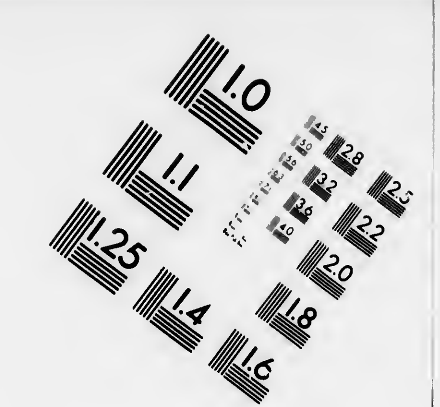
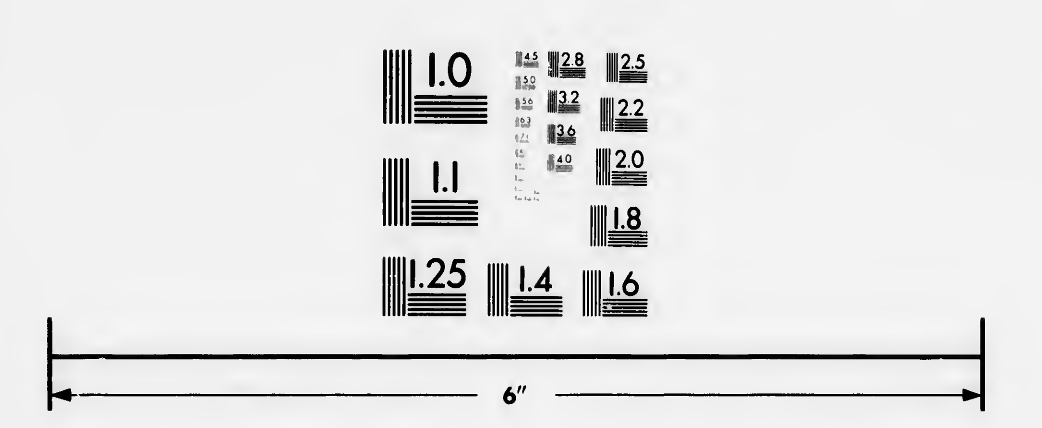
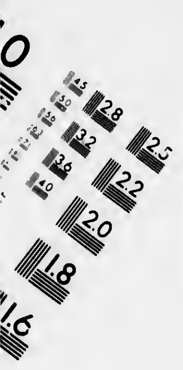


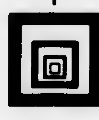
IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)





CIHM/ICMH
Microfiche
Series.

CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.





Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- ☐ Coloured covers/ Couverture de couleur
- ☐ Covers damaged/ Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☐ Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- ☐ Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- ☐ Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distortion le long de la marge intérieure
- ☐ Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- ☑ Additional comments:/ Commentaires supplémentaires: Cette copie est une photoreproduction.

- ☐ Coloured pages/ Pages de couleur
- ☐ Pages damaged/ Pages endommagées
- ☐ Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- ☐ Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- ☐ Pages detached/ Pages détachées
- ☐ Showthrough/ Transparence
- ☐ Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- ☐ Includes supplementary material/ Comprend du matériel supplémentaire
- ☐ Only edition available/ Seule édition disponible
- ☐ Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image/ Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X		12X		14X		16X		18X		20X		22X	✓ 24X		26X		28X		30X		32X

1	2	3

1
2
3

1	2	3
4	5	6

A l'Académie des Sciences
morales et politiques
Hommage respectueux
Musset

LES ROCHELAIS A TERRE-NEUVE

Typ. GIRAULT, MASSON et Cie, La Rochelle.

G. MUSSET

LES ROCHELAIS A TERRE-NEUVE

1500-1789



LA ROCHELLE
Chez l'auteur.

1899

LES

ROCHELAIS A TERRE-NEUVE

La question de Terre-Neuve vient de reprendre depuis quelques jours une importance nouvelle. Les difficultés qui avaient été suscitées depuis un certain nombre d'années à nos compatriotes par les habitants de cette île de l'Amérique, semblaient sommeiller depuis quelque temps. Elles revivent tout à coup, se mêlant on ne sait comment, à la question de Fashoda et à toutes celles qui semblent donner prétexte à des conflits entre l'Angleterre et la France. Le bruit qui a été fait autour de cette affaire dans les semaines qui viennent de s'écouler, semble réellement exagéré. Il a donné lieu cependant dans la presse à des opinions bien diverses. Les uns semblent faire bon marché de l'intérêt que nous pouvons avoir à conserver sur le French-Shore des droits séculaires. Les autres font remarquer avec raison

que si nos pêcheurs n'ont pas actuellement à suivre sur la côte même de Terre-Neuve des bancs de morue qui ont quitté ces parages pour fréquenter des points éloignés, notamment le Grand-Banc, nul ne peut dire s'il en sera toujours ainsi ; nul ne sait, en effet, si la morue ne reviendra pas aux lieux où elle vivait jadis en grande abondance. Nul ne sait davantage si nos Terre-Neuviers n'auront pas intérêt à retrouver un jour sur cette même côte de l'île l'appât, connu sous le nom de boëtte, qui y fut longtemps préparé par nos pêcheurs. Il est enfin intéressant de ne pas sacrifier ces établissements que nos compatriotes ont pu créer sur la côte de Terre-Neuve pour la préparation des homards qui se pêchent en grande abondance dans ces parages.

M. Denys Cochin, M. Ribot et M. le ministre des affaires étrangères viennent dans les séances du 23 et du 24 janvier dernier, à la Chambre des députés, dans des discours éloquents et justement applaudis,de défendre les droits de nos populations maritimes.

Il importe donc pour la sauvegarde des intérêts français, de déterminer l'étendue de ces droits, et de chercher l'interprétation des traités, soit dans les termes mêmes de ces traités, soit dans la situation acquise par les Français dans la région de Terre-Neuve.

La première question que nous nous pose-

rons, est donc relative aux traités qui ont réglé la question en litige, et de voir quelle est la nature des conflits qui existent aujourd'hui.

Le traité de paix et d'amitié, conclu en 1713, à Utrecht, entre la France et la Grande-Bretagne, enlevait l'île de Terre-Neuve à la France. Désormais, les sujets du roi de France n'avaient plus la liberté d'établir dans l'île aucune habitation ayant un caractère permanent, à l'exception des établissements, cabanes ou échafauds destinés au séchage du poisson, sous la condition que ce serait pendant le temps de la pêche seulement. La pêche et la préparation « des poissonneries » n'étaient permises que sur une bande nettement déterminée du littoral, du cap Bona-Visa à la Pointe Riche, c'est-à-dire sur la côte Nord-est et sur une partie de la côte Nord-ouest de l'île, et ce, du 5 avril au 5 octobre.

Lors du traité de Paris de 1763, la France recouvrait quelques uns de ses droits antérieurs. On lui restituait Saint-Pierre et Miquelon.

Par la déclaration du 3 septembre 1783, le roi de la Grande-Bretagne, désirant mettre fin aux querelles incessantes qui se produisaient entre pêcheurs français et anglais, prévenait ses sujets d'avoir à ne troubler en aucune manière par leur concurrence, la pêche des Français pendant l'exercice temporaire de leurs

droits sur les côtes de Terre-Neuve, leur enjoignait de retirer leurs établissements sédentaires qui se seraient fondés sur la côte française, et renouvelait aux pêcheurs l'autorisation de couper le bois nécessaire à la réparation de leurs échafaudages, cabanes et bâtiments de pêche.

Telles sont les dispositions des traités qui règlent d'une façon générale les rapports des pêcheurs anglais et français dans la région de Terre-Neuve. Tout ce qui a été fait ou promulgué depuis lors, n'a eu qu'un seul but, réglementer ou confirmer les dispositions antérieures. Nous allons passer en revue cette législation moderne.

1814. L'article XII du traité de Paris, du 30 mai 1814, était ainsi conçu : « Quant au droit de pêche des Français sur le grand banc de Terre-Neuve, sur les côtes de l'île de ce nom et des îles adjacentes et dans le golfe Saint-Laurent, tout sera remis sur le même pied qu'en 1792. »

1815. Dans son article XI, le traité de Paris confirme purement et simplement toutes les dispositions qui n'étaient pas modifiées audit traité ; et l'article XII du traité de 1814 n'est pas compris dans ces dernières.

1857. La convention faite en cette année a trait à l'achat de la boëtte, nom donné à l'appât,

hareng ou capelan, qui était garanti aux pêcheurs, quelle que fût leur nationalité.

Mais, entre temps, l'île de Terre-Neuve s'était peuplée. Elle compte aujourd'hui cent quatre-vingt mille habitants, la plupart d'origine écossaise ou irlandaise. Quelques Français y ont fait souche.

Des conflits s'étaient élevés entre les régionaux et les Français; pour les prévenir, il avait été stipulé que les Français auraient droit à une réserve, sur le rivage, jusqu'à la distance d'un tiers de mille anglais (616 mètres) à l'intérieur, de plus, la coupe du bois dont les Français avaient besoin pour l'établissement de leurs places ou sècheries, était soumise à l'autorisation préalable des propriétaires, si elle avait eu lieu sur un terrain privé.

1882. Malgré ces réglementations, les rapports entre régionaux et pêcheurs deviennent si aigus, qu'en cette année, une Commission des gouvernements anglais et français est nommée pour trouver une solution conforme au droit et aux intérêts de chacun.

Le 26 avril 1884, cette Commission composée de quatre membres, deux anglais et deux français, libelle un arrangement destiné à rétablir la paix. Les établissements sédentaires établis sur la côte française sont maintenus. La création d'établissements analogues, sur cette côte, même quand ils seraient des-

tinés à une industrie autre que la pêche, est autorisée.

Néanmoins, les privilèges concédés par les traités aux pêcheurs français, soit pour la préparation de la pêche, soit pour la coupe du bois, sont rigoureusement conservés.

Mais le parlement de Terre-Neuve n'accepta pas cette convention quand elle lui fut soumise par le gouvernement britannique. Et, alors que les navires de guerre français et anglais employaient leur soin à la faire respecter, le parlement de Terre-Neuve favorisait la fraude ou la résistance, ou tout au moins fermait les yeux sur les contraventions qu'il aurait dû réprimer.

De plus, le gouvernement de Terre-Neuve cherchait à nuire à la pêche française en interdisant la vente de la boëtte.

Il est bon de rappeler ici que depuis 1832, Terre-Neuve est dans ses rapports avec la métropole dans une situation semi-indépendante, et possède une constitution et un gouvernement. Depuis 1855, le gouvernement terre-neuvien est responsable.

Une question intéressante surgissait en outre et nécessitait une interprétation du traité d'Utrecht. La pêche de Terre-Neuve avait pris, dans ces dernières années, une nouvelle direction. A la pêche de la morue, les pêcheurs avaient jugé avantageux de joindre la création

de homarderies et la chasse aux phoques, qui créaient de nouvelles branches d'industrie. Des homarderies furent établies par les Français et des industriels de nationalité anglaise sur la côte française. Il s'agissait donc de savoir si la légitimité de ces industries pouvait découler de l'interprétation de l'article XIII du traité d'Utrecht qui semblait muet sur ces diverses questions.

M. Ribot, à ce propos, rappelle plaisamment, dans la séance du 23 janvier, qu'on a discuté la fameuse question de savoir si le homard est un poisson. « On en rit beaucoup en Angleterre, après dîner, et on dit que nous ignorons l'histoire naturelle parce que nous en sommes à confondre le homard avec un poisson. On n'oublie qu'une chose, c'est que l'histoire naturelle a fait des progrès dans notre siècle, comme toutes les sciences, et quand on a la curiosité de lire les traités d'histoire naturelle publiés vers 1713, on voit que le homard était rangé dans la catégorie des poissons (1). C'est une grande querelle qui peut faire verser beaucoup d'encre,

(1) C'est le cas de remettre sous les yeux du lecteur ces définitions facétieuses et si connues d'ailleurs, des anciens *Dictionnaires de l'Académie* (Voir l'édition de 1761) :

HOMARD. s. m. Grosse écrevisse de mer.

ECREVISSE. s. f. Poisson, qui, selon l'opinion vulgaire, va presque toujours à reculons.

mais qui, je crois, ne peut pas déchainer la guerre, ni motiver le ton qu'on prend quelquefois de l'autre côté du détroit. »

Cette question devait contribuer toutefois à accentuer les conflits et menaça même de se terminer par une scission entre le gouvernement britannique et le Parlement de Terre-Neuve.

En 1891, M. Ribot, alors ministre des affaires étrangères, fit signer une convention avec lord Salisbury, pour soumettre à des arbitres qui avaient été choisis, la question des homarderies et toutes autres questions que les deux gouvernements jugeraient convenable de faire juger par ces arbitres.

M. Ribot ajoute que l'arbitrage n'eut pas lieu et qu'il est encore attendu. L'honorable député en donne cette raison bien simple que le gouvernement anglais avait reçu la visite des délégués de Terre-Neuve qui avaient émis une prétention étrange : « Nous voulons bien, disaient-ils, exécuter la sentence arbitrale pendant un an, deux ans si vous nous pressez beaucoup, mais nous ne dépasserons pas un délai de trois ans », et après ils demandaient que toutes les contestations entre Français et Terre-Neuviens fussent jugées par les tribunaux de Terre-Neuve !

La question est donc toujours pendante.

Dans ces conditions, chacun, dans la mesure de ses forces, doit donc s'employer à faire la

lumière autour de ces questions qui intéressent à un si haut point notre population maritime, sinon pour le présent, du moins pour l'avenir. En prenant la plume, et en réimprimant, avec quelques nouvelles indications, une étude que nous avions publiée dans le *Bulletin de géographie historique et descriptive du Ministère*, au moment de la convention de 1891, nous n'avons pas la prétention de résoudre à nous seul le problème. Nous avons cependant la conviction que les documents que nous invoquerons et les arguments que nous produirons, auront un résultat : celui de démontrer que les droits des Français, dans la région de Terre-Neuve, étaient sans limite, incontestables et incontestés jusqu'au traité d'Utrecht ; — que l'insertion de l'article XIII, dans ce traité, n'a été qu'une restitution du droit de pêche, sans restriction d'aucune sorte, sur la côte française; et que les distinctions byzantines invoquées maintenant ne sont dans le passé justifiées par aucun fait.

Ire PARTIE

La pêche de Terre-Neuve à ses débuts

—

1° *La découverte*

S'il est admis que le véritable découvreur d'une terre et d'un monde nouveau soit l'explorateur qui est allé à sa recherche, sans autre but que celui de la découverte, l'honneur, en ce qui concerne le nord de l'Amérique, en appartiendra incontestablement à Jean et à Sébastien Cabot. C'est le 24 juin 1497 qu'atterrirent, à l'île de Terre-Neuve, sur la côte Est de la longue presqu'île terminée au Nord par le cap Bauld, à proximité de White-Bay, à environ 90 milles au Sud du cap Bauld (1), ces deux grands navigateurs partis de Bristol, dans ce but, au commencement de mai 1497.

Cette découverte fut suivie d'un certain nombre d'expéditions organisées soit par l'Angleterre, soit par le Portugal, séparément, soit par l'Angleterre et le Portugal d'un commun accord.

---

(1) Harisse, *Jean et Sébastien Cabot.* — Paris, Leroux, 1882, in-8°, p. 95, et *L'Attérage de Jean Cabot au continent américain en 1497.* — Goettingue, imprimerie de l'Université, W. Fr. Kaestner, imprimeur, 1897, in-8°.

A côté de Cabot, nous retrouvons, dans ces voyages de découvertes, le nom des Cortereal, Miguel et Gaspar, illustres navigateurs qui y trouvèrent la mort. Quelle fut l'étendue des découvertes de ces explorateurs, il est difficile de le savoir ? Ce qu'il y a de certain, c'est que l'île de Terre-Neuve fut très imparfaitement connue et qu'on fut longtemps convaincu que cette partie de l'Amérique du Nord faisait corps avec le continent.

Mais alors que les Anglais et les Portugais s'efforçaient de prendre possession de ces terres et les concédaient par avance aux navigateurs qu'ils y expédiaient, il n'est pas douteux que nos pêcheurs français en prenaient, même sans brevet du roi, une possession effective.

Dès 1504, la présence de Bretons y est signalée (1). Il est même vraisemblable que ces hardis marins n'en étaient pas à leur premier voyage. Il est en effet à noter, que dans leurs premiers projets d'expédition vers ces contrées, les Espagnols imposaient à leurs capitaines l'adjonction de pilotes bretons. Sur les cartes portugaises ou lusitano-portugaises les plus anciennes, on trouve des mentions telles que celles-ci : *c. do bretaos*, et *tierra de los bretones*, ou encore *terra q. foy descubierta por*

(1) Récit du « Gran capitano Francese », rapporté par Ramusio. (V. Harrisse, *Cabot*, p. 271.)

bertones, cap Race ou cap de Raz. Nous verrons, dans le cours de notre article, que les pilotes bretons étaient particulièrement recherchés des armateurs rochelais dans leurs armements pour Terre-Neuve.

Mais allons plus loin Si nous en croyions Thévet, c'est en 1488 que les Rochelais auraient navigué dans les eaux de Terre-Neuve, c'est-à-dire deux ans avant le voyage de Christophe Colomb. Nous savons bien que l'historiographe de Henri II, qui écrivait au milieu du XVIe siècle, a laissé derrière lui une réputation de menteur ou de naïf. Nous savons que l'historien de Thou disait de lui : *Falsa pro veris summa fiducia semper scriberet.* Mais nous savons aussi que la critique moderne devient tous les jours moins sévère pour ce chroniqueur. Certainement, soit dans les compendieux chapitres de sa *Cosmographie universelle*, soit dans les ouvrages manuscrits du même auteur conservés à la Bibliothèque nationale, on trouvera des faits apocryphes, des légendes, des altérations de nom. Mais la publication de mémoires contemporains vient établir que si Thévet s'est laissé allé à répéter, après d'autres, des légendes qui avaient cours autour de lui, il a enregistré des faits, taxés pendant longtemps de fantaisistes, et dont les découvertes modernes ont établi la véracité.

Le fait de la présence des Rochelais dans les

eaux de Terre-Neuve ne paraît pas invraisemblable, quand on sait que, dans tous les temps et principalement au xve siècle, les armateurs rochelais, soit par eux-mêmes, soit par le moyen des navires basques, se livraient avec ardeur à la pêche de la baleine. Cette pêche dut les entraîner bien souvent dans les mers septentrionales, et put les conduire jusqu'aux approches de Terre-Neuve. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que le but des négociants rochelais ne fut pas, de longtemps, la prise de possession de ces terres lointaines ; leurs visées n'étaient pas si ambitieuses. Faire des pêches fructueuses, en apporter le produit dans leur ville, cela leur suffisait amplement. Et nous en avons une preuve dans ce fait que Cartier, accomplissant en 1534, sous le patronage du roi de France, un grand voyage à Terre-Neuve et sur les côtes du Saint-Laurent, rencontra dans les eaux de ce fleuve, un navire rochelais qui, de sa propre initiative, se livrait à la pêche, sans aucune prétention de découverte.

Donc, sans vouloir attacher une importance excessive à cette priorité de la découverte de Terre-Neuve par les Rochelais, fait qui restera forcément dans l'ombre, à cause de la disette de nos documents, ont peut toutefois reconnaître qu'il n'y aurait là rien d'invraisemblable. Thévet, d'ailleurs, sur ce point, ne s'attira aucun démenti de la part de ses contemporains.

Les Basques, de leur côté, ont de tout temps revendiqué la priorité de la découverte de Terre-Neuve. Ils prétendaient que la preuve de cet évènement aurait été conservée dans leurs archives, qui malheureusement furent brûlées à Saint-Jean de Luz et à Ciboure, dans les années 1372, 1511 et 1633.

Voici d'après eux les origines et les causes de cette découverte. De temps immémorial les Basques pratiquaient la pêche de la baleine. Mais ce cétacé étant devenu rare et ayant fui les côtes de l'Europe, les pêcheurs basques aidés par la connaissance du compas de route et de la balestrille, (1) se mirent à la recherche de la baleine, la poursuivirent à travers l'océan, et parvinrent jusqu'à Terre-Neuve où ils en découvrirent une nouvelle espèce, à laquelle ils donnèrent le nom de Sardac-Baleac, qui, dans leur langue signifie baleine de troupe, et qui est l'origine du nom de baleine de sarde. Ils trouvèrent également à Terre-Neuve une quantité prodigieuse de morues, et y commencèrent la pêche de ces poissons, tout d'abord pour l'approvisionnement de leurs navires et en faire des salaisons pour leurs maisons. Mais ayant constaté que ces poissons se conservaient bien dans le sel et étaient de bon goût, ils se prirent

(1) C'est l'arbalestrille ou baton de Jacob (V. *Glossaire nautique*, de Jal.)

à en faire le commerce en Europe. C'est à ce moment qu'ils auraient donné à des points de l'île de Terre-Neuve les noms de *Bacchalos* ou *Regio baccalearum* et celui de *Ourroguousse* qui se retrouvent sur les premières cartes de cette région, et qui rappellent le premier la pêche de la morue et le second le nom d'Orrogue, bourg située près de Saint-Jean-de-Luz.

Les Basques ont une autre prétention. Ils racontent que leurs expéditions à Terre-Neuve furent la cause des découvertes de Christophe Colomb. Dans ces temps, disent-ils, un des navires de pêche dont l'équipage était atteint du scorbut, se trouvant, à son retour, proche des Açores, hors d'état de poursuivre son voyage, relâche dans une de ces îles, où se trouva Christophe Colomb. Celui-ci, surpris de la nouveauté de cette aventure, recueillit chez lui le pilote du navire, moins pour lui procurer la santé que pour profiter des renseignements qu'il pouvait en tirer pour la navigation dans ces régions. Les gens de l'équipage étant tous morts, et les papiers étant demeurés en la possession de Christophe Colomb, celui-ci conçut l'idée d'aller à son tour à la découverte des terres qui se trouvaient à l'ouest de l'Océan.

Laissant de côté ces souvenirs légendaires, nous pouvons affirmer que les véritables découvreurs de Terre-Neuve et du Saint-Laurent

furent Jacques Cartier (1), Roberval et le pilote Alfonse de Saintonge, auquel nous avons rendu son véritable nom : Jean Fonteneau, dit Alfonse de Saintonge (2) ; c'est à ces grands capitaines et à ces habiles pilotes que l'on dut de savoir d'une manière positive que Terre-Neuve était une île ; c'est à eux que l'on dut de bien connaître les côtes de cette partie du Nouveau-Monde et des bords du Saint-Laurent jusqu'au saut Saint-Paul.

La prise de possession des Français était si apparente que Charles-Quint s'en inquiéta. Il faut se souvenir, en effet, que les Espagnols prétendaient, en vertu d'une bulle du pape, avoir un droit incontestable sur toute cette

(1) Jacques Cartier est le premier navigateur dont nous puissions accepter tous les dires concernant ces régions et en tirer parti.

« Jusqu'à plus ample informé, on doit donc admettre que toute carte de la première moitié du XVIe siècle où l'île de Terre-Neuve n'est pas soudée au continent, qui porte dans l'intérieur du golfe, à l'ouest et à proximité de la région supérieure de la péninsule du cap Breton, une île de grandes dimensions, et qui trace au fleuve Saint-Laurent un parcours jusqu'au 70° de longitude, est une carte non seulement postérieure aux voyages de Jacques Cartier, mais aussi une carte qui a été construite avec des éléments géographiques empruntés, directement ou indirectement, à l'hydrographie française ». *Loc. cit.*, p. 79 et 149.

(2) *Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, ca-*

partie du Nouveau-Monde (1). Les voyages de Cartier et de ses lieutenants furent considérés par les Espagnols comme une atteinte à leurs droits. Ils cherchèrent à nous troubler dans notre possession par des expéditions similaires (2). Ces préoccupations se traduisirent

*pitaine-pilote de François I*er par Georges Musset. (Extrait du *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1895). — Paris, imprimerie nationale, 1896, in-8°.

(1) Le pilote Alfonse de Saintonge s'élève énergiquement contre cette prétention des rois d'Espagne et de Portugal de se partager le monde. « Le roy de Portugal a prins la partie d'Orient jusques là où descent la riviere de Gange en la mer Pacifique. Et le roy d'Espaigne a prins en Occident jusques à la rivière de Gange. Et ont fait les dessusd. les dits partaiges sans y appeler Votre Majesté royalle ne aultres voz prédécesseurs. Et m'est advis qu'ilz ont mal party, actendu que vous y aviez aultant et si grand droict que eulx ». (Bibl. nat., mss. fonds fr., n° 676, fol. 15).

(2) On lit dans un document de la collection Munoz (t. LXXXIII, fol. 209) : « En carta dirigida por el Embajador en Portugal al Commendador mayor de Castilla el mismo anno de 1541, cuenta que he recibido relacion de una carabella que el Emperador mando à los baccallaos para inquirir adonde fué Cartier ». Cité par M. Harrisse, *l. c.*, p. 83, d'après M. Duro (*Arca de Noe*, p. 316). « Au printemps de l'année 1541, dit également M. Harrisse, p. 416, nous voyons le Conseil des Indes envoyer en France un espion *para saver lo de las armadas que se preparaban alli*. L'envoyé répondit qu'à Saint-Malo on ar-

même dans la rédaction des cartes et des portulans sur lesquels ils s'efforcèrent de substituer des noms espagnols aux appellations françaises (1) données par nos explorateurs ou nos pêcheurs. Mais ces prétentions n'eurent aucun succès. Les découvertes de Jacques Cartier firent de toutes ces terres des terres françaises.

---

mait treize navires, et à Honfleur, quatre galions que Jacques Cartier, au milieu d'avril prochain, devait conduire *a poblare una tierra que se llamaba Canada*. L'été suivant, Charles-Quint envoya aux Bacallaos une caravelle commandée, ce semble, par Ares de Sea, *a saber lo que havia hecho por alla un capitan Frances que se dice Jacques Cartier* ».

D'après : Archives des Indes à Séville, *Patr. Real.*, leg. 6° ; Buckingham Smith, *Colleccion de varios documentos para la historia de la Florida*. Madrid, 1857, in-4°, t Ier, p. 107, 109 = Ms., t. LXXII, f. 19 et t. LXXXII, f 209, de la collection Munoz, cité par M. C. F. Duro, *Arca de Noe,* Madrid, 1881, p. 316 = Buckingham Smith, *loc. cit.,* p. 114.

(1) « Il est évident qu'à une époque où l'Espagne ne cessait de revendiquer, tous ces pays, un pilote major de Charles-Quint aurait été mal venu à reconnaître le bien fondé des prétentions de la France en conservant sur une carte espagnole les appellations absolument françaises. Par exemple, la partie de l'Océan Atlantique qui baigne les côtes du Canada ne pouvait continuer à être qualifiée *mer de France* et ainsi des autres noms. Aussi remarque-t-on sur la carte de Cabot un certain nombre de désignations nouvelles et uniques. Il y en a d'autres qui ne sont que des noms français défigurés dont

Nous allons voir en outre que les armateurs et les pêcheurs contribuèrent pour une large part à assurer notre suprématie sur ces contrées.

2º *La pêche*

Les produits de la pêche avaient toujours constitué une part importante du commerce rochelais. Nous ne visons pas, en disant cela, le poisson frais qui se vendait à La Rochelle pour la consommation des habitants de la ville ou des régions voisines, les seules où le poisson pût arriver frais. Nous faisons allusion au poisson salé ou séché. Les espèces qui se prêtaient plus particulièrement à ce genre d'opération, étaient d'abord, en dehors des poissons, sous le nom générique desquels elles étaient comprise : les cétacés, baleines ou dauphins (porcilles), puis, parmi les poissons proprement dits : les merlus, les harengs, les morues, les maquereaux, etc., en un mot les allés (*allecia*), nom qui semble les résume tous.

on parait avoir ignoré l'origine, et parmi ceux-ci nous distinguons, en première ligne, des appellations provenant directement de Cartier : *la aga de golosme*, pour lac d'Angoulême, *Golosme* pour Angoulême, et le *Rio de S. Quenaun*, évidemment la rivière du Saguenay, noms placés tous aux lieux mêmes où on les lit sur le planisphère de Henri II (1546) ». Harisse, *loc. cit.*

Les côtes françaises de l'Océan et de la Manche, les côtes de l'Espagne, l'Irlande et les régions plus ou moins éloignées du nord étaient fréquentées par les pêcheurs de nos ports pour l'approvisionnement des populations en poisson conservé. Il n'est pas douteux, et nous ne ferons qu'indiquer ici ce fait, sans insister davantage, que nos parages étaient bien plus fréquentés alors qu'aujourd'hui par toutes ces espèces, et que les pêcheurs durent faire leurs premiers voyages dans les régions du nord à la suite des poissons qui s'éloignaient de jour en jour.

Nous sommes notamment porté à croire que sans être d'une abondance extrême dans les eaux françaises, la morue y était en plus grande quantité que de nos jours, puisqu'on l'expédiait comme poisson salé.

La morue fut principalement connue sous trois noms distints : *morue*, pour les Français, — *bacallaos*, pour les Espagnols, — *cabillaud*, *kabeljouve* ou *cabliauwe* pour certaines populations du nord ou même de la Méditerranée (1).

---

(1) *Morue*. — L'étymologie du nom de la morue est assez obscure. Littré renvoie à diverses langues dans lesquelles le mot se retrouve : le wallon, *molowe* ; le namurien, *moleuve* ; *molue*, en Hainaut ; en Angleterre, *melwel*, merluche. Diez le tirerait de l'espagnol *morros*, qui signifie petits corps arrondis et qui s'applique particulièrement aux intestins de la morue salée et mis dans le commerce. A quoi

En France, de nos jours, on distingue la morue et le cabillaud. La morue est le poisson préparé, le cabillaud, la morue fraîche. Cette distinction n'existait pas à l'origine.

La morue « morna, moruta, moruca », dans le langage courant « moulue ou moullue », forme qui existe encore à la campagne, figure

---

Scheler objecte, avec raison, qu'on ne voit pas comment le français aurait emprunté, pour dénommer la morue, un mot à l'espagnol qui la dénomme tout autrement. Suivant M. Baudry, *molue* est la forme dégénérée de *merlus* ; cela est vraisemblable. C'est à cette dernière opinion que nous nous rattacherons. Les Anglais, nous l'avons vu, appellent parfois la morue, *merluche*, or le nom de merluche est encore employé par les pêcheurs pour désigner une variété du merlu. Pour mieux dire, nous croyons que les noms des deux poissons ont la même étymologie ; qu'on a même quelquefois donné indifféremment le même nom aux deux, et sans recourir au wallon, nous en trouverions l'origine simplement dans le latin ; *la morue* et *le merlu* étant des poissons relativement mous par rapport aux autres poissons de mer, le mot primitif, *merlu* ou *mollue, moulue* sera sorti d'un diminutif de *molles*.

Cabillaud, kabbeljouwe ou *cabliaunce*. — Ce serait, d'après Littré, un dérivé, par renversement, de *bacadhaba*, nom basque de la morue, d'où serait venu l'espagnol *bacalao* et le flamand *bakkeljaw*. On trouverait le radical *belche, balche*, comme nom de poisson sur un registre de Saint-Gall, dès 1360, d'où le plus moderne *bolck* dans le même sens ; mais il s'agirait d'une sorte de saumon ; on a aussi des exemples de *kabelowe* et *kabblaw* dès 1381. (Cf. Kohl,

dans les comptes dès le XIIIe siècle (1). Elle est mise sur la même ligne que les poissons parés, salés ou séchés, et le *Livre des Metiers* de Boileau parle positivement de « mortes baconnées », c'est-à-dire, selon nous, traitée et salée comme le porc, « le bacon ». Malgré tout jus-

---

Discovery of Maine ; *Mittel Deutsches Wörterbuch* de Schiller et Lubbler, Bremen, 1880 ; *Bibliographia critica portugueza*, Porto, 1875-85 ; *Pedro mártyr*, etc.)

Il y avait un autre nom donné à la morue dans les habitudes du commerce. C'est celui de *gauberge*. Littré définit la *goberge*, « morue, la plus grande et la plus large de l'Océan ».

Ce n'était pas tout à fait cela à La Rochelle, au XVIe siècle. La gauberge était la morue séchée, par opposition à la morue verte. C'est ce qui ressort de l'examen d'un texte de 1537, mais surtout du règlement pour les compteurs de poissons, chargés de compter les poissons verts et secs (Bibl. de La Rochelle, mss. 90, fo 21). Le petit poisson vert a exactement la même dimension que la petite gauberge, 16 pouces. D'ailleurs dans l'énumération des droits, le doute doit disparaître puisqu'on y lit ceci :

Pour millier de grande moullue verte que gauberge .... 8 » »
— de moien tant de moullue verte que de gauberge.... 6 »
— de petit tant vert que sec y compris le maquereau.... 4 »

(1) 1244. C'est le compte d'Alfonse de Poitiers (Bibl. nat., fonds fr., no 9019 cité par Du Cange : « De allecibus et morutis datis Guillelmo de Lorriac ». Dans un

qu'au premier quart du XVIe siècle, elle ne tient pas la première place dans le commerce rochelais, et la cède aux merlus et aux harengs.

Mais aussitôt que la « terra des baccalaos », la terre des morues, Terre-Neuve, est sortie des brumes de l'horizon, un mouvement considérable se produit vers cette région où les poissons de toute sorte vivent en abondance.

Comme nous le disions en commençant cette étude, ce n'est pas la perspective de la décou-

---

règlement de la fin du XIIIe ou du commencement du XIVe siècle, et pour parer aux inconvénients d'une taxe arbitraire en usage, on avait adopté le droit suivant : « L'en doit poier de la morue en charrete, v s..., et des morues tendues d'esté, au feir que l'on vendra le cent., » c'est-à-dire un droit égal au prix du cent ; c'est le même droit que pour le maquereau (*Doc. inédits sur l'hist. de France, Le livre des métiers* de Boileau, etc., p. 430). — Dans le *Livre des métiers*, il est défendu de mêler les poissons ; de les « brooneiller » ; il faut laisser distincts les morues salées, les maquereaux et les harengs blancs salés ; dans ce même livre, on répète que la charretée de morue doit 5 sols de coutume, plus 16 deniers de congé et halage : la somme, 2 deniers. Dans Du Cange également : « Charta anno 1309, tome I, *Hist. Delphin.*, p. 98. Item grossa bestia onerata..... piscibus, alecibus, *morua* et similibus, debet pro pedagio octo denariis. » Dans l'ordonnance de 1337, relative au subside, il est établi sur chaque panier de poissons, un droit de 4 deniers, excepté pour « mourues, seiches, allés de mer, saumons frez et salez, sur lesquez on paye 4 deniers par livre du prix. »

verte, mais l'amour du gain qui entraine dans ces parages Bretons, Normands, Rochelais et Basques, collaborateurs modestes, mais incontestables de Jacques Cartier. Aussi est-ce avec raison que les noms français naissent de toutes parts sur ces terres neuves, et que le nom de mer de France s'impose aux eaux qui les baignent.

Ceci n'est point une simple hypothèse basée sur l'abondance de la morue au marché de la Rochelle, dès le XVI[e] siècle mais résulte au contraire de la connaissance que nous avons de nombreux documents inédits.

M. Harrisse, le savant américaniste, auquel la connaissance des premières conquêtes du Nouveau-Monde est plus familière qu'à tout autre, a considéré que l'on pouvait prendre l'année 1550 comme date extrême des voyages de découverte dans cette région ; il estime qu'à partir de 1550, les expéditions à Terre-Neuve sont devenues choses si communes qu'il n'y a plus intérêt à en relever ni le nombre, ni l'importance. Les recherches du savant américain ont été poussées fort loin. Il semblerait qu'il n'est pas de source importante de renseignements, tant du Nouveau-Monde que de l'Ancien, qui ait échappé à sa sagacité. Malgré ce luxe d'informations, M. Harrisse n'a pu découvrir que 54 expéditions dirigées, pendant la période qu'il embrasse, vers le Nord-Amérique. Il faut

en outre, remarquer que la presque totalité de ces expéditions n'ont été que des voyages de découvertes opérés sous le patronage des souverains qui régnaient sur l'Angleterre, la France, l'Espagne et le Portugal, et que beaucoup avaient pour but, non pas la prise de possession et la colonisation de terres nouvelles qui paraissaient d'ailleurs inhabitables, mais la recherche d'un passage vers le Cattay, nom qui désignait alors la Chine. Les expéditions et les voyages signalés par M. Harrisse se décomposent ainsi : 15 expéditions organisées par les Anglais, 12 par les Portugais, 9 par les Espagnols, 19 par les Français. On voit déjà par ce simple relevé que les Français avaient à leur actif le plus grand nombre de voyages. De ces derniers, trois sont indiqués comme faits par des Rochelais, et sur ces trois, deux étaient connus de M. Harisse par les renseignements que nous lui avions fournis. C'était, à ce moment-là, tout ce que nous en connaissions.

Notre attention fut mise en éveil tant par les publications des américanistes, que par les dépêches de M. le Ministre. L'intérêt historique de nos recherches se doublait d'une question patriotique. Nous nous mîmes à l'œuvre et le résultat dépassa notre attente.

Nous pouvons proclamer aujourd'hui cette vérité que, dès l'origine, avant l'année 1550, les Français prenaient la part la plus grande de

tous aux expéditions à la Terre-Neuve, affirmant ainsi, par la pratique journalière et effective de leur commerce, cette prise de possession qui avait été l'œuvre de Cartier, de Roberval, d'Alfonse de Saintonge et de leurs émules.

M. Harrisse avait relevé 54 expéditions ayant Terre-Neuve ou le Canada pour objectif, jusqu'à 1550. Pour cette même période de temps, nous en constatons 68 en plus, pour La Rochelle seulement. Mais nous devons encore y ajouter 6 armements dont le souvenir a été conservé par Francisque Michel dans son *Histoire du Commerce de Bordeaux*. (1)

Voici, d'après cela, le tableau des expéditions à la Terre-Neuve et au Canada de 1497 (voyage de Cabot) à 1550 :

D'après M. Harrisse :		
Anglais seuls....................	11	
Anglais et Portugais ensemble....	3	
Portugais seuls..................	12	54
Espagnols	9	
Français.........................	19	
D'après Francisque Michel :		
Français.........................	6	6
D'après nos documents :		
Rochelais........................	68	68
TOTAL..................		128

(1.) Tome II, p. 337 et suiv.

Soit :

Anglais seuls........	11	Etrangers.	35
Anglais et Portugais..	3		
Portugais seuls......	12		
Espagnols	9		
Français non Rochelais	22	Français .	93
Rochelais...........	71		
TOTAL.....................			128

Les résultats consignés dans ces tableaux sont d'autant plus remarquables, que les documents rochelais ayant trait au commerce sont d'une extrême rareté. Les archives privées sont à peu près muettes. Les actes des notaires qui devraient contenir la majeure partie de ces renseignements, ont en partie disparu. Sur les vingt et quelques notaires qui instrumentaient dans la ville de La Rochelle, deux ou trois seulement par année sont connus. Pour certaines années, il n'en reste aucun. Les minutes de la plupart d'entre eux ont été détruites. On a notamment négligé de conserver les brouillards qui seuls, la plupart du temps, contenaient les minutes des transactions commerciales. A quel résultat arriverions-nous donc si les archives étaient intactes ?

Pour les Rochelais, la pêche de Terre-Neuve fut à la fois un moyen d'occuper leurs navires et une occasion de faire fructifier leurs capitaux. En dehors de leurs aptitudes maritimes,

les Rochelais excellaient dans la pratique des opérations commerciales. Les capitaux étaient dans cette ville d'une abondance extrême. Aussi les négociants de la place cherchaient-ils, de toutes les façons possibles, à prêter leur argent à gros intérêt. En outre de cet intérêt, aventure ou profit, comme on disait alors, qu'il tiraient de leurs opérations, les Rochelais avaient cet avantage d'amener sur leur place des marchandises nécessitant des transactions et fournissant aux intermédiaires des occasions du lucre. Les Rochelais participaient donc aux expéditions de Terre-Neuve de trois manières différentes :

1° En équipant pour la pêche leurs propres navires ;

2° En équipant pour cette même pêche les vaisseaux des autres ports ;

3° En prêtant leur argent aux maîtres et aux capitaines, soit à part de profit, soit à la grosse aventure.

Tels sont les motifs pour lesquels, dans les listes qui vont suivre, on verra tant de navires français, étrangers à la région, prendre comme point de départ le port de La Rochelle.

Voici la liste des navires expédiés de La Rochelle pour Terre-Neuve jusqu'à 1550 :

1523.

La *Marie*, du Croisic. Maître Yvon le Fleu-

chier dit Piédecerf ; avitaillée en partie par Jean Le Moine, de La Rochelle.

La *Catherine*, de Bénie. Maitre Michel Trédieu ; avitaillée en partie par Pierre Jourdain le jeune et André Morisson, marchands et bourgeois de La Rochelle, parsonniers du navire.

La *Marguerite*, de Pornic. Maitre Guillaume Le Gludic ; avitaillée dans les mêmes conditions que la précédente.

La *Marguerite*, de Saint-Brieuc. Maitre Jean Trédian.

La *Marguerite*, de Blavet. Maitre Alain Feuillagat ; avitaillée, par association avec le maitre, par Jean Boisseau et Jean Lemoine, marchands et bourgeois de La Rochelle.

1533.

Le *Christophe*, de Plusmanac (Ploemeur, arrondissement et canton de Lorient). Maitre Yvon Raymond, qui emprunte à Julien Giraud, marchand et bourgeois de La Rochelle, 30 livres tournois à la grosse aventure, payables en deux milliers de morues parées.

1534.

Le 12 juin de cette année, Jacques Cartier rencontre un navire rochelais dans la rivière Saint-Jacques : « Il y a, dit le grand navigateur, une aultre bonne ripvière plus grande, où il y a

plusieurs saulmons ; nous la nommasmes la ripvière Sainct-Jacques. Estans à icelle, nous aperceumes ung grant navire qui estoit de La Rochelle, qui avoyt passé la nuyt (cherchant) le hable de Brest, où il pensoit aller faire sa pescherie ; et ne sçavoient où ils estoient (1). »

1535.

La *Marguerite-Antoinette*, de La Rochelle. Maître Guillaume Legatz, de Paimpol, en Bretagne ; armée par honorable homme Nicolas Maillard, marchand et bourgeois de La Rochelle. Ce navire part après le 19 février et effectue son retour avant le 3 septembre de la même année.

Le *Christophe*, de La Rochelle. Maître Gluille Le Gludie, de Pelroux, en Bretagne ; est armé par ses bourgeoïs, Durand Buschet et Jehan Bernyer, marchands et bourgeois de La Rochelle. Départ après le 14 avril.

L'*Esprit*, de La Rochelle. Maître Jean Guybert, de Portereau en Bretagne ; armé par ses bourgeois, Jean Girard père et Jean Fouchier, marchands et bourgeois de La Rochelle. Départ aprés le 24 janvier.

1537.

La *Marguerite*, de La Rochelle. Maître Micheau Herlânt, de la paroisse de Tardre,

(1) *Relation originale du voyage de Jacques Cartier*, Paris, Tross, 1867, in-8°, p. 11. V. Harrisse, *loc. cit.*, p. 298.

évêché de Saint-Brieuc ; armée par Nicolas Maillard. Départ après le 22 février.

L'*Esprit*, de La Rochelle. Maître Nicolas Desruare (ou Desmare) ; armé par Pierre Jourdain, marchand, pair et bourgeois de La Rochelle. Départ après le 17 avril.

Le *Christophe*, de La Rochelle. Maître Bonaventure Courtet ; arrive de Terre-Neuve, et repart après le 18 avril, après que ses bourgeois Durand Buschet et Jean Bernyer ont vendu au maître le quart du navire, des « bapteaulx, apparaulx, artillerie. »

La *Marie*, de La Rochelle. Maître Nicolas Gieffroy, de l'île de Bréac, diocèse de Dol en Bretagne ; armée par sire Yves Testart, sieur de la Mauzée, sous-maire de la ville.

La *Marie*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître et bourgeois Martin de Soubmyan, qui emprunte, à la grosse aventure, de sire Martin Doste, marchand et bourgeois de Bayonne, 133 l. 8 s. 6 d., payables quinze jours après l'arrivée du navire à La Rochelle ou à Bordeaux.

Le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître Étienne Darrissague, dit Chartier, qui emprunte différentes sommes, aux mêmes conditions, à Doste, à Gurton de Soubmyan, à Jehannis de Sarnaude, marchands de Saint-Jean-de-Luz, et à Thibaut Coutant, marchand de La Rochelle.

La *Marie*, d'Ascaing. Maitre Martin Decharse qui emprunte 266 l. 13 s. 4. d. au même Doste.

La *Marie*, de Bayonne. Maitre Cency de Courtraulx, marchand de Bayonne ; est frétée par Jean Lhermite, Bonaventure Corru et Hugues Deseurre, marchands et bourgeois de La Rochelle.

1538.

La *Louise*, de La Rochelle. Maitre Janicot de Chauchau, navarrais ; est armée par son bourgeois, honorable homme Pierre Dethenebault, l'ainé, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Catherine*, de Saint-Jean-de-Luz. Maitre Martin de Chauchau, qui emprunte 260 livres tournois à la grosse aventure à Mathurin Dethenebault, échevin de La Rochelle.

La *Marie*, de Bayonne. Maitre Angerot de Soumyan, qui emprunte au même 65 livres tournois.

1539.

L'*Esprit*, de La Rochelle. Armé par Mathurin Dethenebaut (on écrit aussi Denebault).

Le *Nicolas*, de La Rochelle.

La *Catherine*, de Saint-Jean-de-Luz.

1540.

La *Louise*, de La Rochelle. Janycot de Chau-

chau, navarrais, maître et bourgeois en partie de ce navire, emprunte à sire Durand Buchet, pair, marchand et bourgeois de La Rochelle, sept vingt-neuf livres dix solz tournois (149 l. 10 s.) à la grosse aventure.

1541.

Le *Nicolas*, de La Rochelle. Maître Guillaume Le Ladre, armé par son bourgeois, Ambroys Le Royer, marchand de La Rochelle.

Des mariniers bretons sont embarqués sur un navire rochelais dont on ne donne pas le nom.

Le *Jacques*, de Ré (île de Ré). Maître Jean Trousicot; armé par Philippe Méhée, marchand de La Rochelle, bourgeois du navire pour une tierce partie.

La *Julienne*, de Saint-Nicolas-de-Barfleur. Maître et bourgeois, pour moitié, Nicolas Armysse; emprunte en commun avec Julien Bassen, écuyer, sieur de Gasteville, bourgeois de l'autre moitié, à Durand Buschet, 1,885 l. 15 s. 6 d., à la grosse aventure. Le navire devra revenir à Chédeboys ou sur les vases de La Rochelle.

Le *Rambert*, de Normandie. Maître Martin du Bec, qui emprunte 130 livres à honnête femme Jeanne Mathauli, veuve de honorable homme Jean Morisson, bourgeoise de La Rochelle.

Le *Jacques*, de Saint-Brieuc. Maître Olivier Ruffet, qui emprunte à Durand Buschet.

La *Catherine*, de Saint-Brieuc. Maître Meryen Harmenay, qui emprunte au même Durand Buschet.

La *Catherine*, de Lanyon. Jean Lebeau, maître et bourgeois, emprunte 95 l. 16 s. 6 d. à Durand Buschet.

La *Trinité*, de Saint-Jean-de-Luz. Martissant Dastingues, maître et bourgeois, achète du vin rouge pour son avitaillement à Thibault Coutant, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Marie*, de Saint-Jean-de-Luz. Michel de Rebillacque, maître et bourgeois, vend toute sa pêche future à Durand Buschet.

La *Madeleine*, de Saint-Jean-de-Luz. Pernotton de Sommyan, maître et bourgeois, avec Martin ou Martinès de Ceuse (ou Cuise), emprunte, à La Rochelle, à la grosse aventure, la somme de 248 livres tournois, de Jean de Salignac, marchand et bourgeois de Bordeaux, représenté par Regomme Réau, bourgeois de La Rochelle.

Le *Charles*, de Bayonne. Johannes de Sainct-Esteben, François Oncier, Pelleguerin Diesse et Jehan Diesse, tous maîtres et bourgeois, chacun pour un quart ; le premier de Saint-Jean-de-Luz, les trois autres, de Bayonne, empruntent 845 livres tournois à Durand Buschet.

Le *Saint-Esprit*, de Bayonne. Maître Colan Deule ; emprunte une somme à Guillaume du Jau, marchand et bourgeois de La Rochelle.

1542.

La *Louise*, de La Rochelle. Maître Johannot de Senchot ; armée par Pierre Dethenebault, Guillaume Perle et Jean Bouhereau, marchands et bourgeois de La Rochelle, bourgeois du navire.

L'*Anne*, de la Flotte (île de Ré). Maître et pilote, Nicolas Geoffroy ; achète à Nicolas Bobineau, marchand et bourgeois de La Rochelle, du drap à la grosse aventure.

Un navire de l'île de Ré appartenant à Jean Eveillard, marchand de ladite île.

Le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître Sanson de Soumyen ; part de La Rochelle, après emprunt de 128 livres à Johannis de Sorhandez, marchand de Bayonne.

1543.

Le *Nicolas*, de La Rochelle. Maître Guillaume Le Ladre (ou Le Ludre) ; armé par son bourgeois, Ambroys Le Royer, dit Le Gouellan.

La *Bonaventure*, d'Olonne. Pilote, Bonaventure Courtet ; bourgeoise, Catherine Garnière, veuve d'André Villon, marchand de Talmont-sur-Jard ; emprunte 81 livres à Durand Buschet.

La *Françoise*, d'Olonne. Maître Jehan Bretault ; armée par André Henry, Nicolas Bobineau et Jean Colin, marchands et bourgeois de La Rochelle.

La *Barbe*, de Jard. Maître Nicolas Geoffroy ; armée par les mêmes.

Un autre navire de Jard. Maître X. Pigeon ; armé par les mêmes.

La *Bergère*, de Rouen. Armée par sire Pierre Lyes Dybard, marchand, demeurant près de Rouen, qui achète du sel à honorable homme Pierre Guibert, marchand et bourgeois de La Rochelle.

Un navire breton, dont les mariniers, de Bréhac en Bretagne, empruntent 19 livres 9 sols tournois à André Henry, marchand et bourgeois de La Rochelle.

1544.

La *Trinité*, de La Rochelle. Maître Pierre de Vigne, qui emprunte 135 livres tournois à sire Martin Denebault, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Madeleine*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître sire Martin de Suhegaray, *alias* Cingallet ou Sugallet, marchand et voisin de Saint-Jean-de-Luz, qui emprunte 50 écus d'or à sire Mathurin Denebault, échevin de La Rochelle.

1546.

Le *Lorens*, de Saint-Pol-de-Léon. Maître Laurent Measpiault ; avitaillé par Louis Gargouilleau et Jean Maingault, marchands et bourgeois de La Rochelle.

La *Louise*, de La Rochelle. Maître Janicot de Sancho, bourgeois, Guillaume Perle, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Marguerite*, de La Rochelle. Maître et pilote : André Le Broys ; bourgeois : Etienne du Jau, marchand et bourgeois de La Rochelle ; engagent des mariniers bretons

1547.

Le *Joseph*, de La Rochelle. Armé par Etienne du Jau, marchand et bourgeois de La Rochelle, et sa femme Marguerite Moreau, bourgeois du navire.

La *Fleur-de-Lys*, de La Rochelle. Maître Jacques Clauteur, d'Olonne ; armée par Jannot de Combes, marchand et bourgeois de La Rochelle, qui est bourgeois du navire.

La *Marie*, de La Flotte. Armée par Jean Meschin l'aîné, marchand de La Flotte, bourgeois et avitailleur du navire.

Le *Vicaire*, d'Arvert. Armé par Pierre Debaulx, marchand demeurant à Arvert, bourgeois du navire.

La *Françoise*, de Saint-Just. Maître Lyot Houé, de Saint-Just.

La *Françoise*, d'Erqui, en Bretagne. Maître Simon Pader.

La *Catherine*, de Saint-Jean-de-Luz. Maître Censin du Halde ; achète du sel pour son voyage à sire Pierre Jourdain, sieur de Bonnemie.

1548.

Le *Saint-Esprit*, de La Rochelle. Avitaillé par Mathurin Denebault, sieur du Verger, marchand et bourgeois de La Rochelle, bourgeois en partie du navire.

La *Bonaventure*, de La Rochelle. Maître Jean Allard ; avitaillée par Jean Foucher, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Sainte-Anne*, de Saint-Vincent au bout du pont de Saint-Jean-de-Luz. Maître et bourgeois Pierre Darestegny ; emprunte à Mathurin Detenebault, sieur du Verger, 130 écus d'or sol pour ses avitaillements.

1549.

La *Trinité*, de Saint-Just. Maître Martin de Hérard ; Guillon Martin, marchand, à Saint-Just, qui en est bourgeois, emprunte 334 l. 13 s. 9 d., à Jean Pivert et Guillaume Piocheau, marchands et bourgeois de La Rochelle.

La *Marie*, de Talmond-sur-Jard. Son bour-

geois, Nicolas Lambert, du dit lieu, s'associe pour la pêche, jusqu'à concurrence d'un tiers, honorable homme Simon Mignonneau, marchand et bourgeois de La Rochelle, pour 228 l. 10 s. t.

1550.

La *Bonaventu*[illegible] La Rochelle.

La *Jacquette*, [illegible]nt-Brieuc-des Baulx, en Bretagne. Maître Gilles Thonyn, qui emprunte 40 livres tourno[illegible] à Symon Moudot, marchand et bourgeois de La Rochelle.

La *Marie*, de Capbreton.

3º *Port des navires.*

Le tonnage des navires employés à la pêche varie beaucoup. On peut dire cependant que la majeure partie des armateurs y emploient des navires de 50 à 80 tonneaux ; il ne s'en trouve pas encore de 30 tonneaux, comme cela se voit plus tard Il n'est pas rare, au contraire, d'y rencontrer des navires dépassant 100 tonneaux ; quelques-uns vont jusqu'à 200 tonneaux.

Voici, au point de vue du tonnage, la liste des terre-neuviers armés avant 1560 :

200 tonn. Le *Jehan*, de Charente (1558).

150 — Le *Charles*, de Bayonne (1541).

140 — La *Flore*, de Fécamp (1557).

120 — Le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz (1537); la *Marie*, de Charente (1557); la *Jacte*, de Jard (1559).

100 — Le *Saint-Esprit*, de Capbreton (1556); la *Bonaventure*, de La Rochelle (1558); le *Rambert*, de Normandie (1551); le *Saint-Esprit*, de Bayonne (1541).

90 — La *Marie*, d'Ascaing (1537); la *Trinité*, de Saint-Just (1549); le *Lorens*, de Saint-Pol-de-Léon (1545-1546); le *Baptiste*, de St-Jean-de-Luz (1545-1546).

80 — La *Jacquette*, de St-Brieuc (1541); la *Bonaventure*, d'Olonne (1543); le *Saint-Esprit*, de Bayonne (1556); la *Marie*, d'Audierne (1584).

70 — Le *Christophe* et l'*Esprit*, de La Rochelle (1534-1535); la *Marie*, de Saint-Jean-de-Luz (1537); la *Marie*, de Bayonne (1537); la *Marie*, de La Rochelle (1537); le *Nicolas*, de La Rochelle (1541); la *Marie*, de Capbreton (1558).

60 — La *Catherine*, de Lanyon (1541).

50 — La *Marie*, de Talmont-sur-Jard (1549); la *Marie*, de La Rochelle (1558).

4° *Équipage.*

Les équipages sont relativement nombreux. Il ne faut pas oublier en effet que la plupart des vaisseaux sont armés en guerre, et qu'aux gens chargés de la manœuvre et de la pêche on joint des canonniers. L'inaccoutumance des voyages lointains, sur des embarcations d'un port relativement faible, inspirait d'ailleurs une crainte légitime, et l'on éprouvait le besoin d'élever le nombre des officiers ou des mariniers habituellement nécessaires.

Officiers. — Au commandement présidait « après Dieu », le maître du navire. Ce maître n'est pas toujours un personnage salarié ; il lui arrive quelquefois d'être copropriétaire du navire, parsonnier et mieux « carsonnier », comme on dit alors, c'est-à-dire propriétaire du quart, les navires étant habituellement fractionnés en quarts d'intérêt. Non seulement il arrive au maître d'avoir un intérêt dans le navire, mais aussi d'exercer en dehors le « trafic des marchandises » ; il est marchand.

Quand le maître est marchand, il ne lui arrive pas toujours d'avoir des connaissances suffisantes pour diriger le vaisseau dans des parages lointains, dans des mers dangereuses et peu connues ; aussi lui adjoint-on parfois un pilote, l'un de ces hommes ayant couru le monde à la recherche de la fortune et des nou-

velles terres, dont le pilote Alfonse de Saintonge fut le plus illustre dans les régions de l'Ouest. Parmi les pilotes qui montaient les terre-neuviers, nous pouvons, en dehors des maîtres qui prennent ce titre, citer : Nicolas Gieffroy, de l'île de Bréac au diocèse de Dol, sur la *Marie*, de La Rochelle (1537) ; Jean Vaultier, sur le *Saint-Nicolas*, de Barfleur (1541) ; Jean Allard, de La Rochelle, sur la *Julienne*, de Barfleur (1541) ; Jean Guybert, breton, sur la *Catherine*, de St-Brieuc (1541) ; Bonaventure Courtet, de La Rochelle, sur la *Bonaventure*, d'Olonne (1543) ; Abraham Dygomylle ou Dygonnyle, normand, sur la *Bonaventure*, de Faveau (1553) ; Nouel Ribard, sur le *Pierre*, de Penmarc (1553) ; Guillaume Daniel, du Havre, sur la *Bonaventure*, de La Rochelle (1558).

Au maître on adjoint un second, qui porte le nom de contre-maître, puis un maître-charpentier, bien nécessaire dans ces navigations difficiles au milieu des bancs et des battures de la Terre-Neuve ; puis encore, parfois, un maître des bateaux. La présence de cet officier subalterne établit pérempioirement que dès le XVIe siècle, au début de l'organisation de la pêche, on pratiquait la pêche de la morue, de la baleine et des autres habitants de la mer, en dispersant autour du navire, un certain nombre de légères embarcations, usage qui s'est per-

pétué jusqu'à nos jours. Il n'est pas, en effet, un habitué de nos ports qui n'ait remarqué sur le pont de terre-neuviers, ces légers bateaux emboités les uns dans les autres et qui sont chargés d'étendre, sur le lieu de pêche, le périmètre d'opération de chaque équipage. Chacun de ces bateaux de nos jours, est généralement monté par deux hommes, dont l'un, le chef, porte le nom de *doris*. (1)

Si la conservation du navire exige la dépense d'un maître-charpentier, la santé des hommes ne doit pas être négligée. Aussi embarque-t-on parfois un maître-syrurgien, un chirurgien. On y aura d'ailleurs et plaisir et profit ; car si le maître-syrurgien panse les blessés et soigne les malades, comme chirurgien, il se chargera en outre, comme barbier, de faire tomber les

(1) *Doris*. On a étendu au matelot-chef de l'embarcation le nom de l'embarcation elle-même. D'après Littré, *Supplement*, citant la *Revue des Deux-Mondes*, 1874, p. 122 (1er novembre), l'embarcation s'appellerait *dori*, au singulier : « nom d'une embarcation américaine pour la pêche de la morue. Embarcations à la fois légères et solides qu'on voit à bord de leurs goélettes (des Américains), et qui sont connues sous le nom de doris ; ces doris remplacent avantageusement les chaloupes sur les navires de la colonie ; on les construit aujourd'hui sur les chantiers de l'île. »

Nous ignorons l'origine du nom. Jal ne le donne pas dans son *Glossaire nautique*.

mèches folles et les barbes hirsutes des mariniers. Et ce n'était pas là certainement le moindre de ses talents ; le barbier l'emportait certainement sur le chirurgien. Le nom d'un de ces intéressants auxiliaires nous a été conservé : Julien Fustet, sur l'*Esprit*, de La Rochelle (1537).

L'avitailleur du navire adjoint parfois à l'équipage un dépensier dont la présence a précisément pour but d'éviter que la dépense des vivres et des munitions ne soit trop considérable ; ou un commis, chargé de veiller à la conservation de la pêche.

Mariniers et pêcheurs. — Nous avons dit que le nombre des hommes de l'équipage était, à cette époque, relativement élevé. On trouve, en effet, fréquemment des équipages de dix-huit à vingt-cinq hommes pour des navires de 70 à 80 tonneaux, alors que cent ans plus tard on n'en aura que douze à quinze, y compris les officiers, pour des vaisseaux de 150 à 200 tonneaux. Les équipages augmentèrent toutefois en nombre à la fin du XVIIe et au XVIIIe siècles.

La majeure partie des mariniers jusqu'à 1550 appartient à la Bretagne, au moins pour les navires rochelais. Et ce choix n'est pas l'effet du hasard : on ne recrute pas seulement ces équipages parmi les marins présents à la Rochelle, mais de convention expresse, on va les chercher en Bretagne. Voici quelques

exemples de la manière dont on recrutait les équipages terre-neuviers.

Pour l'armement de la *Marguerite-Antoinette*, de La Rochelle (1534) on va quérir en Bretagne dix-neuf mariniers et on leur avance 8 livres pour leur voyage, On agit de même pour dix-huit mariniers bretons qui doivent monter l'*Esprit*, de La Rochelle (1539). Les avitailleurs de la *Marguerite*, de La Rochelle, donnent, en 1537, 3 écus et 2 sols, pour amener douze mariniers du pays breton. Les dix mariniers, le maître, le pilote et un page, appellation aristocratique du mousse, tous bretons, qui doivent monter la *Marie*, de La Rochelle (1537), reçoivent 2 écus pour leur voyage.

L'équipage de la *Julienne*, de Barfleur (1541), est en revanche recruté principalement dans la région rochelaise ; il se compose de Guillaume Compadié, Michel Cuilden, Jacques Le Bonnyeu, de Quimper-Corentin ; de Mongis-Guyseau, Jean Taunay, François Millet, de la paroisse de Saint-Jean-du-Perrot, de La Rochelle ; de Mathurin Maitre, de Marennes ; de Pierre Tavener, de Royan ; de Pierre Regard, de Saint-Thomas-de-Cosnac ; de Jean Poictevin, du Château-d'Oleron ; de Bastien David et Nicolas Petit, de Saint-Jean-du-Perrot ; de Pierre Nicolas, de Saint-Nicolas de La Rochelle ; de Pierre Réau, Jean Charget et Jean Gendron,

de Marennes; soit trois Bretons sur seize hommes.

Le *Nicolas*, de La Rochelle, armé en 1543 avec quatorze mariniers, tous bretons comme le maître du navire.

Un contrat de 1545-1546 constate une convention plus spéciale. Les mariniers bretons doivent venir monter la *Marguerite*, de La Rochelle. On leur donne à chacun 2 livres pour leur voyage; mais il est stipulé, comme dédit, que pour le cas où ils ne se rendraient pas à La Rochelle, ils payeraient 10 livres; et pour le cas où le voyage ne s'effectuerait pas, les bourgeois du navire ne devront qu'un dédit de 2 livres à chacun des mariniers. Des bases de cette convention, on peut tirer deux conclusions: la première, c'est que les mariniers bretons étaient préférés de beaucoup à tous autres, et qu'ils faisaient *prime* pour les armements de Terre-Neuve; la seconde, qui n'est qu'une conséquence de la première, c'est qu'en les remerciant, on ne leur portait pas un préjudice aussi considérable que celui qu'on subissait en ne les ayant pas, et que pour un embarquement perdu, il leur était facile d'en trouver un autre à La Rochelle.

5° *Solde des équipages. Partage des bénéfices.*

Jusqu'au milieu du XVIe siècle, le mode de salaire des équipages terre-neuviers varie à l'infini. On cherche encore un *modus vivendi*

qui satisfasse tous les intérêts. Tantôt les avitailleurs se réservent la totalité de la pêche et assurent à leurs mariniers un payement en argent. Tantôt au contraire, l'équipage a sa part en nature. Mais dans tous les cas, sans exception, cette part des mariniers doit être offerte aux avitailleurs préalablement à tous autres marchands et aux prix du cours. Ajoutons d'ailleurs que, malgré tout, ainsi que cela ressort des documents, il y avait déjà des usages en cours sur la place de La Rochelle, puisque pour le payement de certains salaires, on s'en réfère à ce qui se fait entre marchands. Il est vraisemblable que les armements de Terre-Neuve avaient été assimilés dès l'origine à la pêche des baleines dans le golfe de Gascogne ou les mers du nord, ou à toutes autres pêches, comme celles des merlus dans les eaux de l'Irlande.

Il peut être intéressant de signaler par le menu quelques-unes des conventions faites entre les avitailleurs et les équipages.

Sur la *Marguerite*, de Saint-Brieuc (1523), sur le *Christophe*, de La Rochelle (1534), l'équipage a droit au tiers de la pêche, huile, gains et profits « selon le cours de la mer », mais dans l'un de ces cas, les mariniers payent leur part de salaire du maître ou pilote. Les victuailles toutefois seront fournies, pour la totalité, par les avitailleurs qui reprendront le reste, s'il y en a. Les mariniers reçoivent une

avance de 78 livres 5 sols tournois qui iront à la grosse aventure.

Le 19 février 1534 (n. s.), Guillaume Legatz, marinier de Paimpol en Goelo (Goulle) est gagé comme maître et pilote de la *Marguerite-Antoinette*, de La Rochelle, au prix de 30 livres tournois.

Jean Guibert, marchand de Portereau en Bretagne, embarque le 24 janvier 1535, comme maître et pilote sur l'*Esprit*, de La Rochelle, au prix de 22 écus d'or sol. Ses dix-huit mariniers bretons recevront une pipe de vin, à leur arrivée, en plus de leur salaire. Le 23 janvier 1537 (n. s.), Micheau Herlant, marinier, est engagé comme maître de la *Marguerite* de La Rochelle, au prix de 30 livres tournois, en outre de son lot de pêche.

Le traité, du 12 avril 1541, de la *Julienne* de Barfleur, contient une clause pénale : si les mariniers ne font pas leur devoir, il leur sera rabattu « aux dires des maîtres, contre-maîtres, pilotes et maîtres des bateaux ».

Le 26 mars 1541, un marinier breton est arrêté aux gages de 8 livres et une paire de bottes.

Le pilote et le canonnier qui commandent la *Pierre*, de Penmarc, reçoivent 80 livres, pour leur pot-de-vin ; ils auront en outre chacun à prendre 20 livres sur le poisson.

Dans le traité relatif au *Laurent*, de Saint-

Paul-de-Léon, il est convenu que les avitailleurs rochelais prendront d'abord une valeur de 1.500 livres de poisson vert pour leur avitaillement, et que le reste de la pêche sera partagé dans la proportion d'un tiers pour les avitailleurs et deux tiers pour les maîtres et équipage.

En résumé, et à tout bien considérer, la part en nature abandonnée à l'équipage paraît être tout d'abord du tiers ; des deux autres tiers, l'un revenait au *corps* du navire, c'est-à-dire, à l'armateur, l'autre tiers aux avitailleurs. Dans la seconde moitié du XVI[e] siècle, une modification se produit dans le lotissement. On maintient la division par tierce partie pour la pêche du poisson sec, mais on la réduit au quart pour le poisson vert. On ne tarde pas, en effet, à s'apercevoir qu'il y a plus de peine à préparer la morue séchée qu'à rapporter simplement la morue verte. Pour la première, il faut en effet créer des établissements sur la côte de la Terre-Neuve, et attendre le poisson à sécher. Il arrive même à la fin du XVI[e] siècle que les équipages luttent pour obtenir une plus forte part dans la pêche. A la date du 4 octobre 1608, vingt-sept propriétaires ou armateurs de navires se proposant d'envoyer à Terre-Neuve pour établir des sécheries de poisson, s'engagent, sous peine de 1.500 livres d'amende, par navire, à partager au prorata des navires, à n'accorder au maître et à l'équipage de leurs bâtiments que

le tiers du produit de la pêche pour leur salaire.

La base de ces participations ainsi établies se maintint pendant tout le XVII[e] siècle et le XVIII[e] siècle, si nous en jugeons par les documents que nous connaissons. Elle ne varia, dans tous les temps d'ailleurs, que pour certains produits accessoires de la pêche.

6° *Avitaillement du navire.*

L'avitaillement d'un navire comprenait à la fois les objets et engins nécessaires à la pêche ou à la navigation, et les subsistances nécessaires à l'équipage.

Un armement, fait, le 2 décembre **1545**, pour le *Laurens*, de Saint-Pol-de-Léon, de 90 tonneaux, monté par trente hommes mariniers ou pêcheurs, en donnera un exemple.

On embarquait sur le navire comme matériel :

« Deux cens de sel,mesure d'Oleron, pour la salaison du poisson.

Sept câbles pour les bateaux ; trois cens de bray pour les réparations du navire; douze grands couteaux propres à la pêcherie des moulues ; l'on sait, en effet, qu'un homme de l'équipage est employé à couper la tête de la morue au fur et à mesure qu'on la pêche, et que cette opération demande une certaine

habileté de la part de celui qui est chargé de l'opération ;

Quatre bydons, sept barrils ; des aouillettes, des seillaulx ; — les barils étaient sans doute destinés à contenir les huiles et les graisses ;

Des chareuils (le chareuil est la lampe destinée à éclairer l'équipage ; il a conservé dans les régions de l'Ouest la forme identiquement la même qu'avaient les lampes romaines) ;

Vingt milliers de clous ; huit palles, ce sont des pelles ; quarante douzaines de nattes ;

Deux cens de gros bois, soixante livres de chandelles ;

Huit pièces d'artillerie, garnies de leurs boîtes ; deux cens de poudre et des boullets en conséquence ;

Les lignes, les harpons et les clavères à pescher. — Les lignes sont destinées à la morue, les harpons aux cétacés ; les clavières sont des engins dormants, elissés en osier, des claies, aujourd'hui couramment bourgnes ou bourgnons ;

Deux bateaulx garnys de mâts et voiles ;

Des grapins et engins pour tous les bateaux (ceux qui ont pris le nom de doris et qui sont dispersés autour du terre-neuvier pour faire la pêche de la morue) ;

Quatre cens d'étoupes pour boucher les voies d'eau. »

Les victuailles se composaient pour trente

hommes, pendant un voyage d'environ cinq mois de :

Trente pipes de biscuit, soit une pipe par homme ;

Vingt-six pipes de vin. (La contenance de la pipe est égale à deux barriques, soit environ 450 litres.)

« Trente coustes de lard (c'est-à-dire trente quartiers de porc) ; »

Trois barates de beurre ;

Quatre pintes de vinaigre.

7° *Prêts à la grosse aventure.*

La grosse aventure était pratiquée sur tout et à l'occasion de tout. L'argent prêté pour les « victuailles, munytions et apparaulx » du navire était à la grosse aventure ; aussi les avances faites aux mariniers ; le sel fourni pour la salaison du poisson ; les étoffes et les objets d'équipement vendus aux équipages. Un maître obtenait-il pour ses bons services la vente d'une part du navire, on le laissait débiteur de son prix à la grosse aventure.

Le risque visait les accidents de mer et les dommages causés par les ennemis ou les corsaires. Il commençait toujours aussitôt l'ancre levée et ne cessait qu'au retour du navire soit « incontinent l'ancre posée », soit après « deux

gabarrées déchargées du navire », soit vingt-quatre heures après l'arrivée.

Jusqu'aux environs de l'année 1550, on constate une certaine hésitation à mentionner l'intérêt du placement, par crainte sans doute de tomber sous le coup des lois prohibitives soit ecclésiastiques soit laïques.

On risque parfois timidement le mot de profit pour désigner cet intérêt ; mais le plus souvent on le sent capitalisé avec le principal sans que la distinction soit faite de l'un avec l'autre. C'était là d'ailleurs la manière la plus habituelle de dissimuler l'intérêt des prêts.

L'intérêt toutefois était chose courante et ouvertement pratiquée, puisque dans certains contrats, il est stipulé que le profit sera payé au cours de Bordeaux.

Vers le milieu du XVIe siècle, on fait litière des prescriptions prohibitives. Et le profit apparait régulièrement sous les noms habituels de profit ou d'aventure. Le taux de cet intérêt subit de nombreuses fluctuations. Au début, en 1537, on le rencontre à un taux peu élevé, 20 pour 100. Puis il s'élève à 25, 30, 35 pour 100. Vers 1555, l'argent est cher, on prête à 40 pour 100 ; mais il retombe jusqu'à 22 pour 100, et son taux habituel va de 25 à 30 pour 100, bien que ce chiffre soit quelquefois dépassé. La cherté de l'aventure est d'ailleurs en proportion de la solvabilité de l'emprunteur et de l'éloignement

de son port d'attache ou de son domicile. Ainsi les Basques et les Bretons payent parfois plus cher que les Rochelais.

Le remboursement du principal et de l'aventure se fait, au pis aller, dans le mois qui suit l'arrivée du navire bien que le risque cesse vingt-quatre heures après l'ancre posée. On ne fixe habituellement qu'un délai de douze à quinze jours après l'ancre posée, Il est stipulé néanmoins que les emprunteurs pourront se libérer plus tôt si leur poisson est vendu. Dans la seconde moitié du XVIe siècle et le XVIIe, le délai de payement est généralement reporté à la quinzaine après l'arrivée du navire.

Il est une clause courante qu'il est bon de signaler, car elle démontre le soin que les prêteurs à la grosse aventure mettaient à développer leur commerce et à multiplier leurs occasions de trafic. Il est souvent spécifié pour les prêteurs, comme pour les avitailleurs, que les prêteurs auront la préférence pour l'acquisition du poisson au prix du cours ou de l'offre faite par d'autres marchands. Et les débiteurs ne sont libres de vendre leurs marchandises à qui bon leur semble, que si les prêteurs ont refusé de les acheter.

8° *Produit de la pêche.*

Il est bien difficile de déterminer, pour ces époques lointaines, quel pouvait être le bénéfice de la pêche. Les produits apportés sur les navires sont de nature si diverse qu'il est souvent malaisé de faire la distinction des uns et des autres, en quantité et en valeur.

Cherchons cependant quelques bases sur lesquelles nous puissions établir ce rapport.

En 1537, deux navires d'un tonnage à peu près égal font le voyage de Terre-Neuve. Le *Christophe* a 70 tonneaux ; le quart du navire est vendu au maître 270 livres, ce qui met sa valeur à 1,080 livres. La *Marguerite*, dont nous ne connaissons pas le tonnage, est montée par douze hommes ; elle doit donc être à peu près de la grandeur du *Christophe*. La part de pêche de l'équipage est évaluée 300 livres. Si l'équipage est au tiers, et c'est vraisemblable, en raison de « l'usance de la mer », c'est 900 livres que vaut la totalité de la pêche. Le bénéfice du bourgeois ou seigneur du navire est de 300 livres, puisqu'un tiers de la pêche est pour la coque, l'autre pour les avitailleurs, le troisième tiers pour l'équipage ; 300 livres représenteraient 27,75 pour 100 de la valeur du navire.

Quelques années plus tard, les frais d'avitail-

lement s'élèvent un peu. En 1541, l'avitaillement du *Charles*, de Bayonne, navire de 150 tonneaux, coûte 995 livres. En 1549, les avitailleurs de la *Marie*, de Talmond-sur-Jard, dépensent dans ce navire qui ne jauge que 50 tonneaux, 685 livres d'une part, la valeur de dix côtes de lard, c'est-à-dire dix quartiers de porc, soit 10 livres, au prix courant ; celle de sept pipes de vin qui à 5 livres 10 sols, prix d'alors, s'élève à 38 livres 10 sols ; en tout 733 livres 10 sols, mais les prix de la pêche semblent s'élever aussi.

Il est d'ailleurs bien difficile d'établir des moyennes, en présence des écarts brusques qui se constatent dans les apports et dans les prix. Tantôt c'est la disette du poisson, le mauvais temps ou la piraterie qui rendent le poisson rare sur le marché et élèvent les cours ; tantôt, au contraire, ce sont les guerres et les évènements dont la terre est le théâtre qui rendent l'écoulement de la marchandise difficile et avilissent les prix. Les variations sont bien plus brusques que de nos jours.

Ainsi un exemple à quinze ans de distance.

En 1556, le *Baptiste*, de Saint-Jean-de-Luz, du port de 100 tonneaux, revient à La Rochelle avec quarante milliers de morues parées et séchées, soixante milliers de morues vertes tant grandes que moyennes et petites, vingt barri-

ques de baleine pacquée et douze barriques de graisse de morues. Le tout est estimé 4.325 livres.

En 1571, la *Madeleine*, d'Olonne, navire du même tonnage, rapporte seulement seize milliers et demi de morue de toute grandeur, tant verte que sèche ; et sa cargaison se vend 5.400 livres.

Conclusions

Dès maintenant, par la seule étude des documents qui ont servi de base à cette première partie du mémoire, on peut tirer des conclusions très précises sur la nature des établissements de pêche et des produits de la mer que les pêcheurs capturaient.

Nous avons dit que la poursuite de tous les poissons qui se faisaient rares sur les côtes de France et notamment des baleines, avait entraîné les pêcheurs dans les régions du nord. En fait, la pêche des baleines est l'un des buts ouvertement proposés dans les armements. Les harpons destinés à capturer les cétacés sont d'ailleurs indiqués sur un grand nombre de navires. Nous les avons déjà mentionnés. Le contrat du *Jehan* de La Rochelle, armé, en 1556, par

honorables hommes Jehan Disnematin et Pierre Jouhanneau, bourgeois de la Rochelle, contient à cet égard des détails caractéristiques ; on y voit l'énumération des divers instruments, qu'avec les « ains », c'est-à-dire les hameçons pour les morues, on emportait pour la pêche des cétacées : « Deux grandes lances à tuher baleines, une douzenne de harpons, une douzenne de petites lances, deux douzennes de bastons pour emmanscher les arpons ». Pour les marsouins ou porcilles, le même navire contient deux petits harpons. Dans le *Saint-Pol-de-Léon*, on trouve, comme nous l'avons signalé, des engins dormants destinés à prendre sur les fonds des poissons et des crustacés.

C'est qu'en effet il n'y avait pas, il ne pouvait y avoir de mesure prohibitive. Il ne serait venu à personne, jusqu'à nos jours, l'idée qu'en dehors des poissons royaux des côtes de France, ce qui pouvait être permis ou possible pour certains produits de la mer, fût impossible ou interdit pour d'autres. Aussi désigne-t-on, dans les contrats, sous le terme général de « poissonneries », tout ce que les vaisseaux doivent apporter et apportent effectivement de Terre-Neuve. On trouve en effet, dans le même chargement, de la baleine ou de la porcille, de la morue verte, de la morue séchée, des graisses, des huiles de toutes sortes, des « poissonneries » en un mot.

Il n'y pas de doute notamment que la pêche de la morue ne fût pratiquée alors, comme dans des temps plus rapprochés de nous. La morue se divisait en morue verte, en morue séchée ou parée. La salaison, on disait alors la « saumaison » (1), de la morue verte se faisait vraisemblablement comme aujourd'hui. On trouve la mention des couteaux à décoller et des couteaux à trancher la morue, ce qui prouve que l'on ouvrait le poisson pour le ranger à plat dans la cale. Quant à la façon dont on préparait à terre la morue fumée ou stockfisch, nous avouons que pour le XVI[e] et le commencement du XVII[e] siècle les renseignements nous manquent totalement. Qu'il y ait eu à terre, avant les campagnes de Mons et de Champlain, c'est-à-dire avant 1604, des établissements au moins provisoires, cela n'est pas douteux, puisque les navires arrivent chargés en tout ou en partie, dans des proportions considérables, de morues séchées. Il est même à remarquer que des sécheries s'élevaient sur la côte sud comme sur la côte nord de Terre-Neuve. Dans le règlement fait le 24 juillet 1596 « pour les chais, calles et guabarres du port de La Rochelle », le dépôt de la morue, « poisson paré, paye, par mois, pour celluy du nort, 4 solz, pour celluy du sux, 5

(1) A rapprocher du mot saumâtre. V. Littré, *Dictionnaire*, à ce mot.

solz. » Puis dans la déclaration du corps de ville de La Rochelle pour les droits de courtage, balisage, etc., du 13 janvier 1601, les navires qui vont à Terre-Neuve doivent le fret du tonneau, liquidé, par l'échevinage, pour ceux qui vont au banc à 4 écus, et pour ceux qui vont à terre à 6 écus. Les établissements à terre étaient donc alors d'un usage courant.

IIe PARTIE

Jusqu'aux approches de l'an 1550, les armements pour Terre-Neuve, bien que s'accroissant constamment, ont un caractère exceptionnel. Tel est le motif qui rendait nécessaire un état complet des voyages qui avaient pour but l'Amérique septentrionale avant cette date.

A compter du milieu du XVIe siècle, un grand courant s'établit, tellement que si l'on en croit un historien, pour ne citer que ce fait, il y avait, à la pêche, à La Nouvelle-France, en 1578, 150 bateaux français, 100 espagnols, 50 portugais et 50 anglais.

Si l'on en juge par les indications contenues dans les registres des notaires et les documents judiciaires qui ont été conservés, ces chiffres, en ce qui concerne les Français, sont même loin d'approcher de la vérité.

Ce serait donc abuser de la patience du lecteur, dans l'étude actuelle qui a un but de vulgarisation sans prétention technique, que de

relever tous les documents rochelais recueillis par nous sur le commerce et les armements ayant pour but Terre-Neuve ou la Nouvelle-France. Il suffira donc de tracer à grands traits l'histoire de la colonisation de la Nouvelle-France, d'y rattacher ce qui a trait à la pêche, et de rappeler à l'occasion quelques armements. On y verra la confirmation des déductions précédentes, en ce qui concerne l'importance de notre action ou de nos droits dans cette partie du Nouveau-Monde.

1° *L'Aunis et la Saintonge à la conquête de la Nouvelle-France.*

Les entreprises de la pêche se trouvent liées à la conquête de la Nouvelle-France et aux expéditions glorieuses qui dotèrent notre pays, pour des années malheureusement trop courtes, de ces belles et riches colonies. Relater ces expéditions, quand la question de la pêche s'y trouve mêlée, c'est en même temps d'ailleurs mettre en lumière la grande part que La Rochelle et la Saintonge surent y prendre.

Il n'est pas oiseux de rappeler tout d'abord les idées de colonisation qui furent inspirées par Coligny et qui donnèrent lieu aux voyages célèbres effectués en Floride, en 1562, et dans les années suivantes, par Jean de Ribaud, de Dieppe, et par René de Laudonnière qui, dans

plusieurs occasions, eut La Rochelle comme point d'attache.

Le 2 août 1567, Dominique de Gourgues partait à son tour de Bordeaux, pour secourir les premiers colonisateurs. A sa sortie de la Gironde, il fut arrêté par des vents contraires et obligé de relacher en Charente où il demeura jusqu'au 22 août. Au nombre des gentils-hommes qui l'accompagnaient, se trouvait un saintongeais, appartenant vraisemblablement à l'illustre famille de Pons, et qui mourut au cours de l'expédition. C'est à La Rochelle que de Gourgues vint également mouiller au retour de sa glorieuse campagne, avant de rentrer à Bordeaux. Et à peine avait-il quitté notre rade, que la flotte espagnole qui le poursuivait avec 19 pataches et un bâtiment de 200 tonneaux, y apparut et le poursuivit jusqu'à Blaye.

Mais le pouvoir royal ne songeait pas seulement à La Floride. La pêche et le commerce des pelleteries offraient un débouché avantageux à notre marine. La concurrence anglaise se faisait jour, et le gouvernement britannique se préoccupait, de son côté, dans un édit de 1563, de porter l'activité de ses sujets vers ce point de l'Amérique « aussi bien dans l'intérêt du commerce extérieur que pour accroître le nombre des pêcheurs et des marins et les ressources des villes maritimes, et pour économiser les vivres frais du royaume. »

Puis en 1583, l'Angleterre, accentuant son action, envoyait sir Humphrey Gilbert, muni de lettres patentes de la reine Elisabeth, prendre possession de la rade de Saint-Jean. Cette tentative ne fut pas toutefois couronnée de succès, car Gilbert perdit son bâtiment en revenant en Europe, et ses projets furent abandonnés. Malgré tout, il fallait, même de la part des pêcheurs français, se défendre contre les actes de violence des sujets anglais; aussi voit-on constamment les terre-neuviers armés en guerre.

En présence de ces conflits, Henri IV plaça la pêche du nord de l'Amérique sous la protection spéciale de l'Etat. Il renouvela les privilèges donnés à l'origine à Roberval, et institua le marquis de La Roche, gentilhomme breton, lieutenant général au pays de Canada, Hochelaga, Terres Neuves, Labrador, rivière de la Grande Baye (c'est-à-dire le Saint-Laurent), Norimbegue et terres adjacentes.

Ce n'est pas le lieu de s'étendre sur les résultats de cette entreprise qui ne fut pas malheureusement couronnée d'un succès immédiat. Qu'il suffise de rappeler que cette expédition fut suivie, en 1601-1602, de celle du sieur du Pont-Gravé, négociant de Saint-Malo, et en 1603 de celle du commandeur de Chaste, gouverneur de Dieppe, qui forma, sous la conduite de Robert Gravé, sieur du Pont, connu surtout

sous le nom de Pontgravé, une compagnie de marchands, destinée à développer le commerce de la colonie.

C'est à cette dernière entreprise que se rattache le départ, pour la Nouvelle-France, de deux illustres Saintongeais : Pierre du Gua, seigneur de Mons en la paroisse de Royan, fils de Guy du Gua et de Claire Goumard, gentilhomme ordinaire de la chambre du roi et gouverneur de Pons, et Samuel de Champlain, de Brouage, auquel les Canadiens viennent d'élever un monument reproduit par la *Revue de Saintonge et d'Aunis*, dans sa livraison du 1er juillet 1898.

Les voyages et les découvertes de Champlain sont connus. Ce serait dépasser les limites de cette notice que de s'y attarder. Qu'il nous suffise de renvoyer le lecteur soit aux œuvres de Champlain, soit aux nombreux ouvrages ou mémoires qui ont été consacrés à ce vaillant pionnier par tous les historiens des XVIe et XVIIe siècles, et parmi les modernes, par Garneau, l'historien du Canada, Margry, Delayant, Delavaud, Audiat, Garnault et tant d'autres.

Pour éclairer l'histoire du commerce rochelais, il y a lieu toutefois de retenir les faits suivants. Le sieur de Mons avait obtenu du roi le privilège du commerce exclusif des pelleteries depuis le 40e de latitude nord jus-

qu'au 54° ; le droit de concéder des terres jusqu'au 46°, et des lettres patentes de vice-amiral et de lieutenant général dans tout le pays. De Mons était calviniste ; il obtint, pour lui et les siens, la permission de pratiquer sa religion en Amérique.

L'armement de Pierre du Gua fut fait en partie à Dieppe et en partie au Havre. Il se composait de quatre vaisseaux, sur lesquels se trouvaient Champlain et Jean de Biencourt, écuyer, sieur de Poutrincourt et baron de Saint-Just en Champagne.

De Mons avait donné une nouvelle vie à la compagnie commerciale déjà formée par le commandeur de Chaste, et plusieurs négociants rochelais s'y étaient intéressés. Au nombre des membres de cette compagnie, l'on trouve notamment deux Rochelais qui prirent une part active et importante aux armements pour la pêche de la morue, des baleines et autres poissonneries, et pour le commerce des pelleteries. Ce sont Jean Macaing et Samuel Georges.

C'est à eux que Lescarbot fait allusion dans la *Tabagie marine*, poésie comprise dans les *Muses de la Nouvelle-France* et composée vraisemblement en 1607, sur le navire *Le Jonas*, dont était maître sieur Nicolas Martin :

Ça, garson, de ce bon vin
Du cru de M. Macquin

Et buvons à pleine gorge
A luy et à Monsieur George.
Ce sont des hommes d'honneur
Et d'une agreable humeur,
Car ils nous ont l'autre année
Fourni de bonne vinée
Dont le parfum non pareil
A garenti de cercueil
Plusieurs qui fussent grand'erre
Alle dormir sous la terre.
Et ne trouve quant à moy
Drogue de meilleur aloy
En notre France nouvelle
Pour braver la mort cruelle
Que vivre joyeusement
Avec le fruit du sarment.
Est-ce pas bon ménage
D'avoir vu si bon bruvage
Jusques ores conservé.
Car ici n'avons trouvé
Que bien petite vendange
Ce qui nous est bien étrange.
Car le cidre malouin
Ne vaut pas du petit vin.
Mais aions la patience
Que soyons rendus en France.

Le vin de l'Aunis, de la Saintonge et du Bordelais était en effet constamment chargé, mais en petite quantité toutefois, sur les navires. Si l'on en croit Denis de la Ronde, dans sa *Description de l'Amérique septentrionale*, on le ménageait, on le réservait pour les jours de fête et les dimanches ; et les autres jours, pour ne pas épuiser la provision, on en faisait

un *breuvage* en l'allongeant de beaucoup d'eau.

Macaing et Georges, cités par Lescarbot, étaient de notables bourgeois de la Rochelle.

En s'en reportant à la mine si riche des notes biographiques de Jourdan, on trouve la famille Macaing, dont le nom s'écrit aussi indifféremment Maquin et Maquain, dès le XIVe siècle à la Rochelle. Cette famille occupait une place très honorable dans la ville. Elle fournit plusieurs pairs à l'échevinage, des possessionnés de terres nobles, et un vice-amiral de la flotte rochelaise, où il avait remplacé Treslebois, et qui fut noyé à la suite du combat de 1622.

C'est lui, ou peut-être ses parents Daniel ou Antoine, mais lui plus probablement qui, pour éviter sans doute une concurrence désastreuse pour le commerce, forma, le 4 octobre 1608, une association avec vingt-six armateurs rochelais pour faire « la sécherie » à Terre-Neuve. Ces négociants s'engageaient réciproquement à ne pas donner au maître et à l'équipage de leurs bateaux plus du tiers du profit sans aucun « pots de vin, saultades, mortes adventages ni autres choses quelconques, à peine de 1500 livres tournois d'amende. » Les signataires de ce traité étaient Bizet, Dorliac, Bouildron, Mesnade, Gaultron, Jehan David, J. Prou, J. Mondot, Delpy, Darryete, François Tallemant, l'aïeul de Tallemant des Réaux, P. Pernel,

Delastes, M. de Harriette, Dubin, J. Bureau, Bodier, Blays, David Papin, J. Sicerel, J. Lemaire, Fenyou, J. Delass..., M. Dessalle, d'Harriette et Payault.

Un descendant des Macquin, existait en 1812, à Londres, et aurait été l'auteur d'un ouvrage publié en cette ville en cette année, sous le titre : « *History of three hundred animals.* »

Jean Macaing avait été nommé pair en 1603 à la place de Jean Blandin ; il s'était marié le 15 décembre 1581 avec Anne Georges.

Quant à la famille Georges, elle n'a pas jusqu'à présent attiré l'attention des érudits rochelais, et sa généalogie n'a pas été faite.

On en trouve néanmoins quelques traces dans les documents contemporains.

Le 11 août 1642, Samuel Bernardeau, sieur des Mouhées, obtenait d'Elie Chevrauld, abbé de la Grâce-Dieu, la concession de 1200 journaux des marais de La Brie, paroisse d'Andilly pour en opérer le dessèchement. Il s'associait pour cette œuvre Jean Pandin, écuyer, sieur des Martes, et Samuel Georges. Et en mai 1682, Louis Bernardeau figure dans un arrêt de la Chambre des requêtes, à l'occasion de ce dessèchement, comme tuteur de Pierre, Jean, Henri, Georges, Henriette et Jeanne Georges, frères et sœurs, sur la descendance desquels ce n'est pas le lieu de s'étendre.

Macaing et Georges, les deux beaux-frères,

se livrèrent, au commencement du XVIIe siècle, à de nombreuses opérations commerciales dans la Nouvelle-France. Ils se donnaient réciproquement pouvoir pour gérer leurs affaires ou bien envoyaient des tiers pour trafiquer à leur place. On voit, en 1613, David Lomeron chargé pour eux d'aller dans l'Amérique Septentrionale pour y faire toutes sortes d'opérations et notamment y acheter des peaux de castors, de loutres, de cerfs et autres quelconques. David Lomeron s'était même construit près du cap Fourchu une habitation à laquelle il avait donné le nom de Port-Lomeron. Ce sont Macaing ou Georges qui seront chargés de gérer la même année les affaires de Jean de Biencourt, écuyer, sieur de Poutrincourt, l'un des compagnons de Champlain. Michel Esprinchard, pair de La Rochelle, fut aussi à l'occasion l'associé de Macaing, qui, en 1604, occupa avec Georges une maison dans la rue de La Taulpinerie, autrement appelée Saint-Yon, et qu'il prenait de ferme de Jehan Derin et de Samuel Mesnadde.

La pêche à cette époque devait procurer aux armateurs des bénéfices énormes. En dehors de la morue dont l'abondance était extrême, abondance qui était due en partie à l'ignorance dans laquelle les naturels du Canada se trouvaient de l'importance de cette pêche, il y avait tous les autres habitants de la mer, et notamment les baleines qui foisonnaient.

En 1591, une flotte française arrivait devant Québec pour s'y livrer à la pêche des cachalots, et la tradition rapporte que l'on s'empara de 15.000 cétacés dans l'espace de six mois. Charlevoix raconte de son côté que dans le seul port de Mouconadi on pouvait pêcher en une seule saison assez de baleines pour la cargaison de plusieurs navires.

Mais les priviléges accordés à certains nuisaient à l'intérêt général. De Mons revint en France en 1605. Les pêcheurs présentèrent une requête au roi disant « que sous prétexte de les empêcher de traiter avec les sauvages, on les privait des choses les plus nécessaires pour leur pêche » et qu'ils seraient contraints d'y renoncer si l'on ne faisait cesser ces vexations.

Dans beaucoup de contrats d'armements on trouve en effet une clause, visant sans doute ces difficultés, et interdisant au maître ou à l'équipage de faire la troque avec les indigènes.

Le conseil du roi fit droit à la requête des pêcheurs et révoqua les priviléges du sieur de Mons.

Il y eut cependant des fluctuations dans les décisions royales, et dans les années qui suivirent, on vit le privilège tantôt supprimé, tantôt maintenu, mais à la condition que la compagnie se bornerait au commerce des pelleteries, la pêche restant libre.

C'est au cours de ces événements, qu'une nouvelle expédition partit de La Rochelle le 13 mai 1606 ; de Mons avait armé dans notre port un vaisseau sur lequel se trouvaient le sieur de Biencourt et Lescarbot qui donne un récit détaillé et pittoresque de son départ et de son voyage.

Le rendez-vous était à La Rochelle chez Macquin et Georges qui, associés du sieur de Mons, fournissaient l'équipage. L'avocat Lescarbot s'était rendu de Paris à Orléans, avait descendu la Loire jusqu'à Saumur et de là était arrivé à La Rochelle par Thouars et Marans sur des chevaux de louage. Chemin faisant, il lui prit fantaisie de mettre sur ses tablettes un *Adieu à la France* qu'il fit imprimer à La Rochelle, le lendemain de son arrivée, le 3 août 1606, et « fut si bien receu qu'il n'y avait fils de bonne mère qui ne le voulust avoir. » Lescarbot retrouva à La Rochelle de Mons et Biencourt qui y étaient venus en poste, et le *Jonas*, navire de 150 tonneaux prêt à sortir des chaines de la ville, commandé par le capitaine Foulques et le pilote, maître Olivier Fleuriot, de Saint-Malo. Lescarbot faisait si bonne chère à La Rochelle, qu'il lui tardait de prendre la mer pour se mettre à la diète ; et ses hommes aussi, qui « faisoient, (avec leur solde de vingt sols par jour) de merveilleux tintamares au quartier Saint-Nicolas où ils estoient logez. Ce qu'on

trouvoit fort étrange en une ville si réformee que La Rochelle, en laquelle ne se fait aucune dissolution apparente et faut que chacun marche l'œil droit s'il ne veut encourir la censure soit du maire, soit des ministres de la ville. De fait, il y en eut quelques uns prisonniers, lesquels on garda à l'Hôtel-de-Ville jusqu'à ce qu'il fallut partir. »

Au moment de prendre la mer, un coup de vent jeta le *Jonas* sur le mur qui faisait suite à la tour de la chaine et le défonça. Il fallut le radouber, et Lescarbot rapporte que « à ce spectacle, estoit presque toute la ville de La Rochelle sur les remparts. »

En route, aux environs des Açores, le *Jonas* rencontre une navire garni de gens mêlés de Flamands et d'Anglais qui déclarent être « Terre-Neuviers, c'est-à-dire qu'ils allaient à la morue. » Mais Lescarbot estime « après avoir considéré leur vaisseau qui estoit tout chargé de mousse verte par le ventre et les côtez, » que ce devoit être des forbans. Au milieu du récit de son voyage, Lescarbot rapporte que l'équipage se livrait à l'occasion avec les harpons qu'il avait à bord, comme d'usage, à la pêche des marsouins qui venaient par milliers se jour d'une façon plaisante autour du navire. Plus loin ce sont des baleines que l'on rencontre sans doute, et que Lescarbot ne nomme pas, mais c'étaient « de gros poissons,

dit-il, qui faisoient paraitre plus de demi-arpent de leur échine hors de l'eau et poussoient plus de deux lances de hauteur des gros canaux d'eau en l'air par les trous qu'ils avoient sur la tête. »

En arrivant au Grand Banc de Terre-Neuve où se fait la pêche des morues vertes, le *Jonas* retrouve une forêt de navires que Lescarbot et ses compagnons avaient vue à la rade de Chef-de-Bois et de La Pallice et qui les avait devancés de deux jours. Là l'équipage se livre à la pêche de la morue et à la chasse des oiseaux appelés Happefoies si friands des débris des morues ; on y pêchait également des *merlus* et des *bars*. Près de la baie de de Campseau, on rencontra un bateau de Saint-Malo, au service de la compagnie, qui leur fit don de *bars*, de *merlus* et de *grands flétans*.

A leur arrivée à terre, les hommes de l'équipage employaient leurs loisirs à recueillir des *moules*, ou des « *houmars* (espèces de langoustes) ou des crappes qui sont abondamment sous les roches. »

Laissons Lescarbot poursuivre son voyage, et passons aux expéditions qui suivirent.

De Mons avait en 1607 le crédit nécessaire pour faire relever son privilège, mais pour un an seulement, et équipait deux navires à Honfleur à destination de Tadoussac sous la conduite de Champlain et Pontgravé. A cette épo-

que, on voit de Mons chercher, avec l'aide des Rochelais, à se procurer les fonds nécessaires à ses entreprises. Le 21 décembre 1607, il négociait à Paris, par l'entremise de Tallemant, Pierre ou Gédéon, une lettre de change tirée sur Guibert, pair de La Rochelle, payable au 20 janvier 1608 entre les mains de Paul Yvon, beau-frère de Tallemant. Cette lettre de change fut payée en notre ville par François Morin à l'acquit du sieur de La Bourage.

A mesure que le commerce des pelleteries se multipliait, la compagnie prenait de l'extension principalement à Saint-Malo. Mais de Mons sentit que son nom nuisait aux associés et il se retira. Le privilège fut alors rendu aux associés qui visaient cependant bien plus leurs intérêts commerciaux que l'avenir du pays.

Il n'en était pas ainsi toutefois de Champlain qui cherchait surtout à augmenter l'avenir de la Nouvelle-France et la gloire de sa patrie. En cette année 1608, le 3 juillet, poursuivant le cours de ses campagnes, Champlain s'arrêta à Québec qu'il fonda.

Cette même année, le roi confirma à Biencourt la concession de Port-Royal qu'il tenait de M. de Mons. Le roi lui recommanda à cette occasion la conversion des sauvages. Le P. Cotton, confesseur du roi, reçut l'ordre de choisir des missionnaires jésuites pour l'Acadie. Biencourt fit quelques résistances, des difficultés sur-

girent, et c'est alors que l'on voit apparaître dans cette histoire de la Nouvelle-France une célèbre saintongeaise Antoinette de Pons, marquise de Guercheville.

Antoinette de Pons était la seconde fille d'Antoine de Pons, sire de Pons, comte de Marennes, dernier mâle de la branche aînée de cette illustre famille qui joua un si grand rôle dans l'histoire de France, et dont les terres, si elles avaient été réunies, auraient eu l'étendue d'une grande province.

Antoinette, marquise de Guercheville, baronne d'Arvert et de Nieul, dame d'honneur de la reine, fut mariée en premières noces avec Henri de Silly, duc de La Rocheguyon, damoiseau de Commercy, baron d'Acquigny, chevalier des ordres du roi et capitaine de 50 hommes d'armes, né le 3 septembre 1551. Elle était veuve en juillet 1591. Elle avait eu, de son premier mariage, François de Silly, chevalier des ordres du roi, duc de La Rocheguyon, grand pannetier de France, marié à Catherine Gillone Goyon de Matignon, et mort sans enfants au siége de La Rochelle.

Antoinette épousa en secondes noces, par contrat du 17 février 1594, Charles du Plessis, seigneur de Liancourt, comte de Beaumont-sur-Oise, baron de Montlouet et de Gallardon, chevalier des ordres du roy, conseiller d'Etat, capitaine de 50 hommes d'armes, premier

écuyer de la petite écurie du roi, chevalier d'honneur de la reine, gouverneur et lieutenant général pour sa Majesté, en la ville, prévôté et vicomté de Paris. Morte le 16 janvier 1632, elle laissa pour enfant Roger du Plessis, marquis de Guercheville, pair de France, et Gabrielle du Plessis, fille d'honneur de la reine Marie de Médicis, mariée, par contrat du 17 mars 1611, à François v^e du nom, premier duc de La Rochefoucauld, prince de Marcillac.

« La marquise de Guercheville, dit l'abbé de Choisy, était une des plus belles femmes de son temps, mais sa beauté la rendit moins recommandable que sa vertu. Elle échappa à la plus sensible des tentations, aux soins empressés d'un roi, le plus galant des rois. Henri le Grand sentit pour elle tout ce que l'estime et l'amitié peuvent inspirer de plus tendre.... » Désarmé par ses résistances, et ne voulant pas laisser sans récompense une si grande vertu, Henri IV l'envoya chercher, quand il se maria, et la mit auprès de Marie de Medicis, en lui disant : « Madame, je vous donne pour dame d'honneur une véritable femme d'honneur. » C'est par cette dame d'honneur que Richelieu fut présenté à Marie de Médicis.

Antoinette de Pons s'employait d'ailleurs à toutes les grandes œuvres ; elle s'était déclarée la protectrice des missions de l'Amérique, et ce

fut elle qui réussit à vaincre la résistance de Biencourt en ce qui concernait les missions de la Nouvelle France, et qui y contribua largement de ses deniers.

La colonisation lui dut ainsi un précieux appui. Alors que les intérêts privés étaient surtout en lutte, que les nationaux même se combattaient pour augmenter leur gain ou leur profit, Antoinette de Pons poursuivit un double but plus élevé, celui de l'évangélisation et celui de la colonisation de ces contrées. Elle acheta de M. de Mons tous les droits qu'il avait obtenus de Henri IV, et fit avec Biencourt un traité de société par lequel la subsistance des missionnaires devait être prise sur le produit de la pêche et du commerce des pelleteries. Champlain enregistre dans ses voyages les heureux résultats de cette intervention.

Tout ne marcha pas d'ailleurs sans difficultés. En opposition avec de Mons, calviniste, la marquise de Guercheville chargea le sieur de La Saussaye, en 1613, de commander en son nom en Amérique et de fonder une nouvelle colonie. C'est à La Haive, un des premiers et des plus beaux ports du monde, que La Saussaye débarqua, puis il alla à Pentagoet où il fonda la colonie de Saint-Sauveur. L'embouchure de la rivière de Pentagoet, où se trouvait l'île des Monts déserts, était un lieu de pêche très appréciable. Le hareng y était rare, mais le gasparot

qui était une espèce plus petite, y était fort abondant, ainsi que la morue.

Cet établissement fut toutefois troublé dès son origine par une escadrille anglaise composée de onze bâtiments sous la conduite de Samuel Argall. Malgré la paix qui régnait alors entre les deux couronnes, celui-ci s'efforça de ruiner la nouvelle colonie et obligea La Saussaye à se rendre après une résistance héroïque. Port-Royal eut le même sort, et Argall arbora les armes d'Angleterre aux lieux mêmes où avaient été celles de la marquise de Guercheville.

Ce serait trop étendre les bornes de ce mémoire que de raconter en détail toutes les difficultés qui entourèrent les expéditions de Champlain, de Pontgravé, de Mons et de Poutrincourt dans les années suivantes. Ce dernier fut ruiné et obligé de rentrer en France où il obtint quelques dédommagements d'Antoinette de Pons.

Les Rochelais, suivant les temps, faisaient ou non partie des compagnies fondées pour le développement de la Nouvelle France. Ils continuaient à se livrer naturellement à la pêche, reconnue libre pour tous. Mais qu'ils fissent ou non partie des compagnies, quelques uns d'entre eux n'en organisaient pas moins des expéditions commerciales pour leur propre compte, même à l'encontre des édits et des règlements. Quand Champlain, en 1620, retourne à la Nouvelle France, avec sa famille, il rencontre

à Tadoussac des Rochelais qui, au préjudice de la compagnie, et à l'encontre des défenses expresses du roi, traitaient avec les sauvages. On accusa même nos compatriotes d'avoir fait pis encore, c'est-à-dire, d'avoir vendu aux sauvages des armes à feu, ce que l'on avait sagement évité jusque là. Il est d'ailleurs à remarquer, comme nous l'avons déjà fait, que dans ces contrats d'associations, même dans les privilèges accordés à la grande Compagnie des Cent associés, fondée en 1627, par Richelieu sous la direction de Champlain, la pêche, y compris celle de la morue et des baleines, est déclarée libre pour tous les sujets du roi de France.

Malheureusement cette dernière organisation susceptible de développer considérablement le commerce de la Nouvelle France se trouvait correspondre à l'époque du siège de La Rochelle.

Aussi les Anglais profitant de la circonstance, et peu soucieux, comme à leur ordinaire, de la paix qui régnait entre l'Angleterre et la France, s'emparèrent-ils des premiers vaisseaux que la compagnie envoya en Amérique. L'année suivante (1628), David Kerk, français, natif de Dieppe, mais calviniste et réfugié en Angleterre, « sollicité, dit-on, par Guillaume de Caen qui vouloit se venger de la perte de son privilège, entreprit une nouvelle campagne, qui eut

surtout pour résultat la prise de Québec par les Anglais. »

Jusque là, rapporte Champlain en 1630, le commerce de la Nouvelle France « est fort peu congneu des estrangers, si non depuis deux ans que quelques Français dénaturés y ont mené les Anglais, que Vostre Majesté deslogera quand il luy plaira, ne souffrant qu'un estranger emporte et jouysse de ce qui vous est si justement acquis depuis cent ans et plus. »

Ce ne fut qu'en 1632, que Québec fut rendu à la France.

Au milieu de ces derniers évènements, les expéditions des Rochelais soit pour la pêche, soit pour le commerce des pelleteries subirent de graves atteintes ; aussi les armements diminuèrent-ils.

La Rochelle néanmoins profitait de toutes les occasions pour venir en aide aux colonisateurs, tout en cherchant à reprendre ses vieilles traditions commerciales. Nous lui voyons notamment soutenir vaillamment les droits et les intérêts d'un courageux français dont les hauts faits méritent d'être rapportés, bien qu'il ait donné cours à son activité dans l'Acadie et dans la Nouvelle-Ecosse plutôt qu'à Terre-Neuve.

Charles de Saint-Estienne, écuyer, seigneur de La Tour et de Warre, plus spécialement connu sous le nom de M. La Tour,

était lieutenant-général pour le roi en la côte d'Acadie et créa dans cette région de nombreux établissements. Il en avait un, sa principale résidence, semble-t-il, au Fort-La Tour, près le Port-La Tour, dans la baie de Sable. C'est à cette concession royale qu'il avait emprunté son nom de la Tour. Il en avait un certain nombre d'autres, notamment aux îles de Tousquet, pour y faire la traite de la pelleterie ; près la rivière Saint-Jean, non loin de Port-Royal, où il avait fait une écluse et construit un fort qui lui donna de sérieuses difficultés avec le sieur d'Aunai et avec un Rochelais, le sieur Le Borgne, qui joua un rôle assez aventureux en Acadie. La Tour avait aussi construit sur les côtes de la Nouvelle-Écosse, le port de Pentagoet près de la rivière de ce nom, qui fut pris par les Anglais, mais qui fut remis en 1629 au commandeur de Razilly, à la suite du traité fait avec la France.

A l'époque du siège de La Rochelle, La Tour eut une conduite éminemment patriotique. Son père, se trouvant à Londres pendant le siège, y épousa une fille d'honneur de la reine. Cédant à l'influence de sa nouvelle famille, il promit au roi d'Angleterre de le mettre en possession du fort de La Tour, habité à ce moment là par son fils et reçut pour cela deux navires sur lesquels il s'embarqua avec sa femme. Arrivé près de son fils, le père de La Tour lui

promit maintes faveurs et notamment l'ordre de la Jarretière, mais rien n'y fit. La Tour ne voulut pas violer la foi promise à son souverain et ne céda pas davantage devant les lettres de prières et de menaces qui suivirent. Le général anglais qui accompagnait son père essaya alors d'enlever le poste par la violence. Mais après une vigoureuse résistance qui le tint en échec pendant deux jours, il y renonça. Le père n'osant pas retourner en Angleterre après cet insuccès, déclara à sa femme qu'il lui rendait la liberté ; celle-ci lui répondit qu'elle l'avait épousé pour le suivre et qu'elle ne l'abandonnerait pas. Les deux époux reçurent alors un asile dans une maison que La Tour fit construire à quelque distance de son fort, sur un terrain fertile et dans une situation agréable, où il prit soin de leur entretien.

Denys rapporte qu'il les y rencontra en 1635 et qu'ils y étaient assez bien établis.

C'était le port de La Rochelle qui pourvoyait aux besoins et aux approvisionnements de La Tour et des siens. L'analyse de quelques unes des pièces qui se rapportent à ce hardi pionnier pourront intéresser le lecteur et démontreront une fois de plus que la pêche de la morue n'était pas la seule qui tentât le commerce rochelais.

Le 3 septembre 1634, Samuel Georges et David Lomeron, marchands de La Rochelle,

gérant les affaires de Charles de Saint-Etienne, font un traité d'affrètement avec Jean Pietersoon, de Sardan (Saardam), en Hollande, maître du *Saint-Jean* du dit lieu, du port de 250 tonneaux. Le navire est garni de ses câbles, ancres, funains, voiles, etc., et armé de neuf pièces de canons, deux sacres, huit pierriers, sept fusils et mousquets, deux douzaines de piques, quatre cents livres de poudre, des balles à canons et à mousquets, des mèches et autres munitions. C'est Lomeron qui sera le capitaine. Ce Rochelais d'ailleurs connaissait bien le pays où il allait, car il y avait lui-même une habitation appelée le Port-Lomeron, au cap Fourchu. Georges et Lomeron chargeront sur le navire des marchandises, victuailles, munitions et autres choses utiles et nécessaires au sieur de La Tour et à ceux qu'il a dans ses habitations, tant pour la traite et troque des pelleteries avec les sauvages et autres habitants de la Nouvelle-France que pour y faire la « pêcherie des moulues vertes et sèches, huilles d'icelles, de *loups marins et autres poissons de mer.* » Pietersoon faisait le voyage, mais uniquement pour veiller à son navire. Le retour devait avoir lieu à La Rochelle. Le fret était de 5.000 livres, plus 200 livres pour chausses et pot-de-vin, avec défense à Pietersoon et à l'équipage de faire la troque ou la traite.

En mars 1640, l'intendant des affaires de La

Tour est honorable homme Guillaume des Jardins, sieur de Saint-Val, contrôleur principal des guerres. Celui-ci affrète l'*Amitié* de La Rochelle, du port de 250 tonneaux, dont il est bourgeois pour une moitié, les deux autres quarts appartenant à Jacques Pépin et Jacques Jamin. Le navire est armé de neuf canons de fonte de fer, trois pierriers et leurs boites, seize mousquets, deux douzaines de piques, et d'autres munitions. Des Jardins sera le capitaine du navire. Le but est le même que pour l'armement précédent. Le retour aura lieu à La Rochelle ou Brouage. Le fret pour le corps du navire était de 5.000 livres.

Des Jardins louait également de Jean d'Hérideau, marchand de Chaillevette, en Saintonge, le *Jacques* de Chaillevette, du port de 70 à 80 tonneaux, armé de six pièces de canon de fonte de fer, de deux pierriers et leur boite, de quinze mousquets et autant de piques, pour le prix de 4.200 livres. L'équipage se composait de seize hommes, y compris le maître et deux garçons. Le retour devait avoir lieu à Saint-Martin de Ré, pour y attendre l'ordre de décharger soit à l'île de Ré, soit en Seudre ou Brouage.

Il ne peut rentrer dans le cadre de cette étude de suivre toutes les opérations des Rochelais dans cette partie du Nouveau-Monde, ni de s'étendre sur les expéditions des Le Borgne,

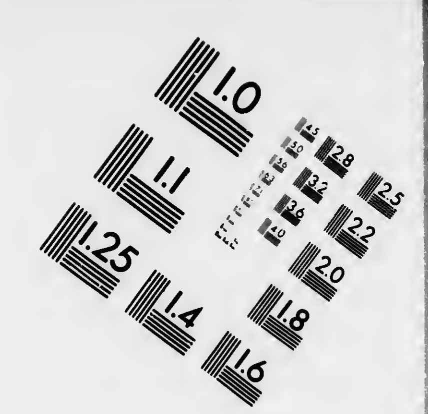
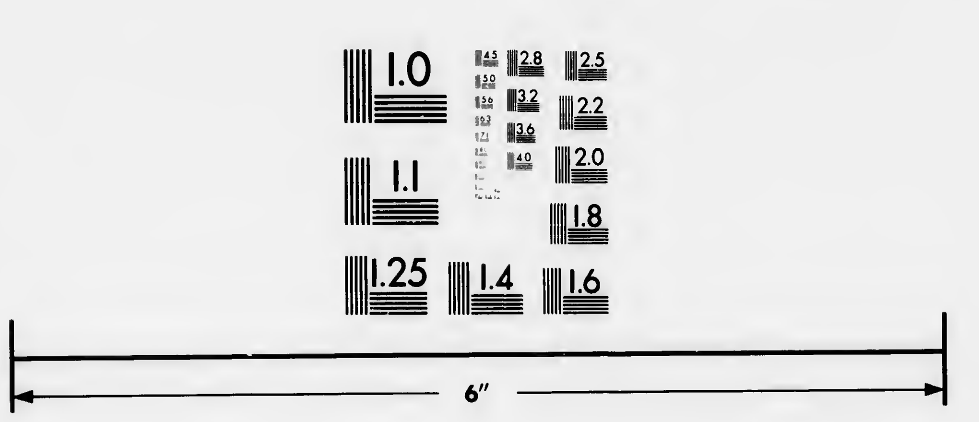
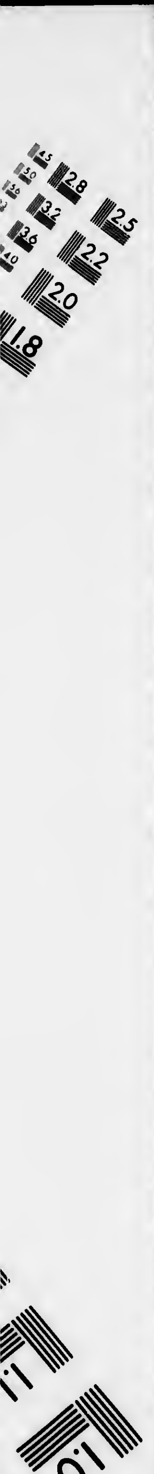


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503


2.8
2.5
3.2
2.2
2.0
1.8
1.0

des Guilbaud, des d'Iberville, des Denys et de tant d'autres, qui pour la défense de leurs droits et des droits de la France, créaient des ports, des comptoirs et des établissements de pêche, trouvant, en face d'eux, chaque jour, les Anglais, qui, même en temps de paix, cherchaient à les supplanter par la violence.

Il est bon toutefois de rappeler en terminant qu'en tête de ces ardents pionniers se trouvaient les Denys, représentés encore aujourd'hui à La Rochelle par les Denys de Bonnaventure. Les Denys, anoblis au XVIe siècle, pour leurs faits d'armes dans la Touraine, prirent une part considérable au développement de la colonie. C'est à leurs actions d'éclat qu'ils durent les nombreuses concessions qui leur furent accordées à La Nouvelle-France, et d'où leurs viennent ces noms de Fronsac, de La Ronde et de Bonnaventure rappelant les établissements qu'ils fondèrent et les lieux dans lesquels ils développèrent les bienfaits de la civilisation. Les Denys avaient contracté des alliances à La Rochelle, y faisaient la majeure partie de leurs opérations commerciales, et vinrent plus tard s'y fixer définitivement

L'un d'eux, Nicolas Denys, dit la Grande-Barbe, essaya même de fonder un établissement de pêche sédentaire qui était appelé à rendre de grands services à la colonie et à l'émi-

gration. Il a laissé en outre un curieux ouvrage, la *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale avec l'histoire naturelle du pays*, publié en 1672, à Paris, chez Louis Billaine. Dans cet ouvrage se trouvent des renseignements précieux sur les usages de la pêche de Terre-Neuve au XVIIe siècle.

A la fin du XVIe et dans le cours du XVIIe siècle, en dehors des grands colonisateurs que nous avons signalés, tels que les Champlain, les de Mons, les Georges, les Macaing, les Biencourt, les de la Tour, etc., on trouve comme armateurs tous les noms connus du grand commerce rochelais : Paul de La Lande, Jacques Rondeau, Henri Denis, Jacques Froger de La Rigaudière, Jean et Samuel de Pont, Isaac Mouchard, Philippe Rozet, Jacques Fouchart, les Picassary, les Esprinchard, Benjamin Pineau, sieur de Fétilly, les Tuffet, Jacques Pajot, Jacques Pépin, Jean Chauvet, Pierre Robert, Nicolas Bonneau, David de La Croix, Samuel Pagez, Paul Thévenin, Pierre Faneuil, etc.

Quelle que soit l'époque à laquelle on consulte d'ailleurs les documents rochelais, les armements pour Terre-Neuve sont considérables. Sans doute dans les moments de crise, lors du siège de 1573, du siège de 1628, des périodes les plus aigues des guerres de religion, ou des

guerres avec l'étranger, il y a relâche forcée. Dans ces moments-là, les navires rochelais font plutôt la course ; il leur arrive aussi d'armer à deux fins. Mais dès que le calme renait, les ports de l'ouest reprennent la mer pour les opérations commerciales.

Quelques exemples en feront foi.

Sur un seul registre de notaire du 27 août 1561 au 6 mars 1562, figurent les chartes-parties de 29 Terre-Neuviers donnant un total de 3.278 tonneaux.

En voici la liste :

1. *La Catherine*, de Cap-Breton. 120 tx.
2. *La Magdeleine*, de La Rouillière en Olonne.......... 70 —
3. *La Marie*, de Cap-Breton.... 140 —
4. *La Francoise*, de La Rochelle. 50 —
5. *La Bonaventure*, de La Rochelle................... 120 —
6. *Le Sauveur*, de Cap-Breton.. 110 —
7. *La Marie*, de Marennes..... 120 —
8. *La Magdeleine*, de Ribérou en Saintonge............... 120 —
9. *La Catherine*, du même lieu. 80 —
10. *La Jeanne*, de Cap-Breton... 60 —
11. *Le Croissant*, de La Rochelle. 120 —
12. *Le Griffon*, de La Rochelle... 80 —
13. *La Marie*, de St-Jean-de-Luz. 300 —
14. *Le Lyon*, de Saujon ou Ribérou. 78 —

15. *L'Esprit* ou *L'Espoir*, de Charente.................... 100 —
16. *La Barbe*, de Ste-Marie-de-Ré. 80 —
17. *La Marie*, de St-Jean-de-Luz. 200 —
18. *Le St-Esprit*, du même lieu.. 200 —
19. *Le Gabriel*, de Ribérou...... 90 —
20. *La Marie*, de Saint-Vincent-de-Ciboure............... 150 —
21. *La Sarra*, de La Rochelle.... 100 —
22. Un navire de St-Gilles-sur-Vie. 140 —
23. *La Marie*, de Bayonne ...... 100 —
24. *La Grâce-de-Sybeulle*, de Cap-Breton ou Ciboure......... 100 —
25. *Le Rolet*, de La Rochelle .... 100 —
26. *Le Jacques*, de Saint-Martin-de-Ré................... 100 —
27. *Le Petit-Charles*, de La Rochelle.................... 100 —
28. *La Marie*, de Jard.......... 40 —
29. *La Françoise*, de Cap-Breton. 110 —

A quelques quarante années de distance, un seul contrat démontrera quelle part et quel intérêt La Rochelle prenait aux armements des terre-neuviers.

Le 22 février 1608, Jean David, l'un des pairs de La Rochelle, est chargé d'arrêter les bases d'un important prêt à la grosse sur des navires basques qui devaient faire leurs victuailles à La Rochelle. L'emprunteur est le sieur Sauvat,

Diturbide, marchand de Saint-Jean-de-Luz et bailli du pays de Labour. Ce marchand ne possède pas moins de huit navires du lieu de Saint-Jean-de-Luz. Ce sont : *la Grâce*, du port de 500 tonneaux, maître Pierre de Haresteguy ; *la Marie*, de 400 tonneaux, maître Sansin Dahault ; *la Saubadine*, de 200 tonneaux, maître Johannis de Rathon ; une autre *Marie*, du port de 150 tonneaux, maître Miguel Siguarroa ; *l'Espérance*, du port de 150 tonneaux, maître Marticquot Duvorssu ; *la Marie*, du port de 150 tonneaux, maître Johannis Daldaule ; *la Jehanne*, du port de 200 tonneaux, maître Meczengo de Haristeguy ; *l'Esteberotte*, du port de 120 tonneaux, maître Estienne de Haristeguy. L'emprunt à la grosse aventure est de 15.000 livres tournois, à 27 1/2 p. 100 de profit ; somme qui en tenant compte du pouvoir de l'argent, représenterait aujourd'hui plus de 200,000 francs. Le prêteur était messire Louis Carlier, chevalier, sieur de Manières et autres lieux, gentilhomme ordinaire de la chambre du roi, représenté par David Garin, marchand de La Rochelle, en vertu d'une procuration donnée à Péronne, le 7 décembre précédent. Le but du voyage était, pour sept navires, la pêche à Terre-Neuve, à terre, du poisson sec, et spécialement pour l'un d'eux, *la Marie*, commandée par Michel Siguarroa, la pêche des baleines. L'un des deux témoins de ce contrat, reçu par le notaire Cous-

seau, était Pierre Jarrousseau, valet de chambre du prince de Condé, résidant à Saintes.

Le même notaire recevait, la même année, vingt-deux « convenances », comme cela s'appelait alors, de maîtres et d'armateurs pour Terre-Neuve.

Cet exemple n'est pas unique ; il serait possible de le faire suivre de bien d'autres, desquels il résulte que les Rochelais, dans le XVII[e] siècle, comme dans le XVI[e] siècle, équipaient tantôt leurs propres navires, tantôt ceux des autres ports. Ils prêtaient également leurs capitaux aux propriétaires des navires. De toute façon La Rochelle était un grand centre d'opération pour l'organisation de la pêche ou la vente de ses produits.

De l'examen des registres conservés dans les archives de Saint-Jean-de-Luz, il ressort qu'un grand nombre de navires basques avaient en effet l'habitude de passer à La Rochelle pour y compléter leur armement, y acheter leurs victuailles, et que les retours se faisaient fréquemment à La Rochelle ou à Brouage.

Sur les navires on trouve l'indication de tous les objets signalés antérieurement pour la pêche des « moullues vertes ou sèches, graisses et autres poissonneries », tels que les chaloupes, les ains, les harpons, etc. On y trouve plus fréquemment que par le passé l'artillerie et les

munitions qui permettaient de tenir tête aux ennemis ou à l'occasion de faire la course avec le brevet de l'amiral.

Au XVIII[e] siècle, comme le constate un mémoire adressé le 22 décembre 1761, à Choiseul, par la Chambre de commerce de Bordeaux, 150 vaisseaux sortaient chaque année des ports français pour aller à la pêche de la morue dans les mers du Canada. Dix à douze mille hommes montaient ces vaisseaux, de 25 à 30.000, disent quelques uns. La pêche donnait alors un grand profit, car la morue française était mieux préparée que celle des Anglais ou avec un meilleur sel et se vendait à des conditions plus avantageuses.

De plus ces armements pour la pêche étaient une excellente école pour la marine française.

Ainsi s'explique cette protestation énergique des Rochelais, les fils de ces ardents pionniers de la France, qui disaient à Choiseul : « Plutôt une guerre éternelle, plutôt porter vers la mer toutes les finances, toutes les forces du royaume, que de céder jamais le Canada et nos pêches. »

Voici un dernier exemple, emprunté à des statistiques anciennes, et qui démontre par l'exposé de la pratique de quelques ports de la région, ce que pouvait être la pêche en totalisant les opérations de tous les ports qui se livraient à cette industrie.

En 1748, Les Sables d'Olonne arment dix-sept

terre-neuviers ; ce nombre est doublé en 1749, quadruplé en 1750. De cette date à 1756, les armements varient de 62 à 66 navires. En 1755, on retombe à 38.

Puis une lacune forcée se produit de 1756 au traité de Paris, « la paix honteuse », de 1763.

De cette dernière date à la fin du siècle, les armements des Sables d'Olonne, pour la pêche, se maintiennent à 30 en moyenne, par année, représentant environ 3.600 tonneaux. Quelques terre-neuviers partaient tard, les autres étaient de prime. Deux cents matelots y étaient embarqués, ainsi que trois cents novices et cent mousses. La moyenne de la pêche était de 450 milliers de morue qui, à 1.000 livres le millier, représentaient 450.000 livres. Les ports de destination étaient La Rochelle, Nantes, Bordeaux, Dieppe et Le Havre.

Les armements à La Rochelle étaient un peu en diminution sur le XVIIe siècle, le commerce ayant développé son activité vers d'autres sources de trafic. En 1763, à la paix, La Rochelle reprend avec 6 terre-neuviers qui sont portés à 13 en 1764, à 16 en 1766. La moyenne est ensuite de 11 à 12. Le tonnage des navires était en moyenne de 100 tonneaux pour la pêche à terre, de 30, 40, et allait quelquefois jusqu'à 90, pour la pêche au banc. La pêche se faisait soit au banc, à la morue verte, soit à terre à la morue sèche ; le retour à La

Rochelle, Bordeaux, Saint-Jean-de-Luz, rarement en Seudre, à Port-Louis, à Rochefort, à Marseille et La Martinique.

De 1763 à 1775 les navires rochelais avaient rapporté 454,686 morues vertes, 108,705 quintaux de morue sèche, 1.355 barriques d'huile.

Dans la rivière de Seudre, on arma, au siècle dernier, jusqu'à 20 navires, par année, pour Terre-Neuve, d'un tonnage total de 2.400 tx, montés de 130 matelots, 200 novices et 70 mousses. Ces navires rapportaient environ 300 milliers de morues valant à 1.000 livres le millier, 300.000 livres. Le déchargement se faisait en rivière de Seudre, La Rochelle, Nantes ou Bordeaux.

Aux renseignements donnés sur ces ports de la région nous en joindrons un dernier relatif aux pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure, qui avaient encore tant de relations commerciales avec La Rochelle.

En 1785, , on arme dans ces deux ports qui en réalité n'en font qu'un, 20 navires, savoir 5 pour Pourtochoa (Port à choix, aujourd'hui Port au choix), 2 pour St-Pierre, 2 pour le cap de Raye, 1 pour Miquelon et 10 pour le grand banc. Chaque navire est muni de 13 chaloupes sauf un qui n'en a que cinq. Le tonnage des bateaux destinés à la pêche à terre varie de 130 à 300 tonneaux ; les bateaux qui vont au grand

banc ont de 68 à 90 tonneaux ; un seul atteint 130 tonneaux.

La pêche donnait pour le poisson sec, à terre, en moyenne 4.000 quintaux de morues ; la pêche au banc, environ 700 quintaux par terre-neuvier.

Les 20 navires étaient montés, pour ceux allant à terre par 504 hommes, et ceux allant au banc, par 127 hommes, au total par 631 marins.

2° *Le poisson.*

Avec le temps, les conclusions que le lecteur a pu lire à la fin de la première partie de ce mémoire, se confirment. Aux seuls éléments documentaires et assez rares de la période de la découverte, viennent se substituer des documents presque trop nombreux et les descriptions des pionniers et des géographes.

Ce qui intéresse, par dessus tout, c'est d'entendre ceux-ci affirmer nos droits sur ces terres lointaines, l'énorme part prise par la France à la colonisation, les succès toujours renaissants de nos compatriotes contre les entreprises des Anglais, qui, souvent, même en pleine paix, et sans l'assentiment au moins avoué de leurs gouvernants, cherchaient à prendre notre place.

A côté de ces récits d'allure plus historique que technique, les vieux historiens nous font

assister toutefois à tous les détails de la pêche et nous apprenent le nom de tous les habitants de la mer qui attiraient nos pêcheurs. Ils ne cessent de répéter, depuis la fin du XVIe siècle, sans prévoir l'intérêt que nous attacherions à deux et trois siècles de distance à leurs descriptions, que les Français venaient là faire leurs pêcheries de toutes sortes, en dehors même de la morue.

Quels étaient donc ces habitants de la mer que les pêcheurs trouvaient et recherchaient dans ces parages ?

Les historiens du XVIIe siècle, Lescarbot, Biart, Champlain se répètent à l'envi sur ce point et vont nous en donner une description parfois pittoresque.

C'étaient des « marsouyns adhétins, sorte de poissons blancs comme neige, grands comme un marsouyn de France, ayant le corps et la tête comme un lièvre et qui se tient entre la mer et l'eau douce » ; en juin, juillet et août, force maquereaux, mulets, bars, « sartres », grosses anguilles, et en sa saison « l'esplan » connu en Seine ; des loups marins, c'est-à-dire des phoques, qui bien qu'aquatiques, frayent sur certaines îles en janvier. La chair avait la réputation d'en être aussi bonne que celle du veau ; les indigènes, avant même l'arrivée des Européens, en tiraient une huile qui leur servait de sauce toute l'année, et qu'ils conservaient

dans des peaux d'orignac en guise de tonneaux. Il y avait aussi une grande quantité de harengs, un certain poisson nommé pouano qui fraye sous la glace ; des chiens de mer dont les peaux sont recherchées par les menuisiers pour adoucir leur bois, des merlus réputés meilleurs que les morues, des palourdes aussi grosses que des huitres, des coques, des châtaignes de mer, *poisson* fort goûté, disent les voyageurs, bien qu'on le classe aujourd'hui parmi les échinides.

On y pêchait enfin des « crappes, des homards ou cancres de mer », des chevaux de mer, nommés aujourd'hui des morses et auxquels on est plus disposé, en ce temps, à donner le nom de vaches de mer « vu qu'elles approchent plus de la ressemblance de la vache que du cheval », et que les mariniers d'alors, avaient baptisés « la beste à la grant dent ».

Il y avait également les baleines, surtout à l'embouchure du Saint-Laurent, à l'île de Brion, aux Sept-Iles près de la rivière de Chischedec, et enfin la morue dont nous avons relevé les divers noms européens et que les naturels appelaient *apegé*.

Un Mémoire en requête, de Champlain, pour la continuation du paiement de sa pension, probablement de l'année 1630, mémoire découvert et publié par M. Gabriel Marcel, contient également des détails curieux sur les pêches que l'on pouvait pratiquer à la Nouvelle-France.

Après avoir parlé des morues, des saumons, de l'esturgeon, du hareng, Champlain continue ainsi : « Il y a grand nombre de marsouins blancs, dans le fleuve Saint-Laurens, lesquels on peut pescher, et en tirer des huilles excellentes, et en telle quantité, que chacun de ces poissons en peut rendre deux barriques. On en peut aussi tirer des loups marins qui augmentent le trafic par la bonté et l'usage de leurs peaux.

Il se trouve aussi des bestes surnommées à la grand dent, autrement vaches marines qui se trouvent et se peuvent prendre en certaines isles du pais, desquelles on tire l'huile, et se sert-on des dents de ces animaux ; le cent desquelles dents on sait valoir plus de cent livres.

Il se fait aussi pesches d'anguilles dans ledit fleuve en sa saison, lesquelles sont très bonnes et bien nécessaires en ces provinces, estant sallées en des barils, et qui se débitent en plusieurs contrées dudit pays.

La pesche des baleines et les huiles qu'on en retire, ne se peut oublier, vu qu'on en pesche en plusieurs lieux, et en charge-on nombre de vaisseaux.

On ne met point en ce rang les autres poissons comme les truittes, congres, roussettes, barbues, bars et autres que n'avons pas par deça. »

Et plus loin : « Ce golfe Saint-Laurens con-

tient en son étendue plusieurs grandes isles et quantité de bons ports et rades, tant le long de ces costes comme aux isles, où se font les pescheries des balenes, mollues, loups marins, bestes à la grant dent et autres sortes de poissons descrits et mentionnez cy-dessus. »

Tous les ports de la région, à cette époque, et à peu d'exception près, étaient en effet fort propres à la pêcherie de ces poissons, et les morues se trouvaient parfois si abondantes aux approches de Terre-Neuve et jusqu'au Grand Banc, qu'elles empêchaient les navires de faire voile.

Si l'on s'en refère aux descriptions de Denys, on trouve des déclarations absolument conformes à celles de ses prédécesseurs. Il insiste sur les grands avantages que les Français peuvent retirer de la pêche tant au point de vue du profit commercial ou de l'alimentation qu'à celui de l' « architecture navale ». Il préconise aussi le système de la pêche sédentaire dont il avait obtenu le privilège.

Devant la rivière de Pentagouet, abondaient les maquereaux dont les Anglais faisaient un grand trafic aux îles de La Barbade ou Antilles ; à côte du maquereau, le gasparot. Devant la rivière des Etechemins, se pêchaient des morues et des poissons de toute sorte. A l'entrée de la rivière Saint-Jean, le sieur de La Tour avait fait une écluse où l'on pêchait

une grande quantité de gasparots que l'on salait pour l'hiver ; on en prenait quelquefois une si grande quantité que l'on était obligé de rompre l'écluse et de les jeter à la mer, « autrement ils auroient empuanty l'écluse » ; on y trouvait aussi le saumon, l'alose, le bar « qui est le maigre de La Rochelle, et qui servaient tous les printemps d'une grande manne pour ceux du pays. »

Aux environs du cap Sable, on venait avec des barques faire la pêche des loups marins, principalement au mois de février lorsque les petits y étaient. Les pêcheurs allaient autour de ces îles avec de fort bâtons, les pères et les mères fuyaient à la mer, et on arrêtait les petits en leur donnant un coup de bâton sur le nez, ce « dont ils meurent ». On va pour cela le plus vite qu'on peut, car les pères et mères étant à la mer font un grand bruit qui donne l'alarme aux petits et les font fuir. On en tuait jusqu'à huit cents par jour. Il fallait trois ou quatre petits pour faire une barrique d'une huile qui est bonne à manger fraiche, et aussi bonne à brûler que de l'huile d'olive.

Ailleurs Denys signale des coquillages, comme « cocques, hourgos, moulles, coutillières et autres coquilles, et des houmars qui sont écrevisses de mer ; il y en a, dit-il, « dont la coquille de la patte de devant tient une pinte et plus. »

Denys promène ainsi le lecteur de côte en côte, et partout la pêche y est aussi variée et aussi abondante. Il n'oublie pas les loups marins, les vaches marines, les marsouins et porcilles, les espadons, les chiens de mer, les « requiems » (requins), dont le nom rappelle la mort presque assurée de ceux qui devenaient leur proie. Après avoir décrit la pêche de la morue, sur laquelle nous entrerons dans quelques détails, il indique que la pêche des saumons, des aloses, des truites et autres poissons, se fait à la « senne » ou filets, proche la terre; que les flétans se pêchent à la ligne, les raies, les esturgeons et les dauphins avec un harpon ; les lencornets, les goberges ou poissons Saint-Pierre, les plaises ou plies de mer avec un bâton terminé par un fer pointu. Ces indications concordent absolument avec celles des engins que l'on voit figurer dans les armements des Terre-Neuviers.

« Il se prend, dit-il encore, des homars qui sont des écrevisses de mer ; il s'en voit, répète-il, qui ont la patte au mordant si gros qu'elle peut tenir une pinte de vin ; on les prend à la coste autour des roches. Ils viennent au printemps et durent jusqu'à l'hyver. Ils se prennent au mesme fer que les plaises. C'est un fort bon manger à toutes sortes de sauces. Nous les avons nommez perdrix de mer pour leur bonté. »

On voit décidément que les homards ne sont pas une découverte moderne, quoiqu'on prétende de l'autre côté de la Manche, et que les vieux pionniers de la Nouvelle-France savaient les apprécier.

Il n'est pas jusqu'aux poètes qui nous édifient sur tous ces points intéressants.

Les Muses de la Nouvelle France, de Marc Lescarbot, en donnent un curieux exemple :

Si tôt que du Printemps la saison renouvelle,
L'Eplan vient à foison, qui t'apporte nouvelle
Que Phœbus élevé dessus ton horizon
A chassé loin de toy l'hivernale saison.
Le haren vient apres avecque telle presse
Que seul, il peut remplir un peuple de richesse.
Mes yeux en sont témoins, et les votres aussi
Qui de notre pâture aves eu le souci.
Quand, ailleurs occupez, votre main diligente
Ne pouvoit satisfaire à la chasse plaisante
Qu'envoioit en voz rets l'écluse d'un moulin.
Le Bar suit par apres d'un haren le chemin.
Et en un même temps la petite sardine,
Le crappe et le *homar* suit la côte marine.
Pour un semblable effect, le dauphin, l'esturgeon
Y vient, parmi la foule, avecque le saumon,
Comme font le turbot, la pounamou, l'anguille,
L'alose, le flètan, et la loche et l'équille :
Equille, qui petite, as imposé le nom
A ce fleuve de qui je chante le renom. (1)
Mais ce n'est ici tout, car tu as davantage

(1) C'est la rivière l'Equille qui se décharge au Port-Royal, dite depuis la rivière des Dauphins.

De peuples qui te font par chascun jour hommage,
Le colin, le joubar, l'encornet, le crapau,
Le marsoin, le souffleur, l'oursin, le macreau,
Tu as le loup-marin, qui, en troupe nombreuse,
Se veautre au clair du jour sur ta vase bourbeuse;
Tu as le chien, la plie et mille autres poissons
Que je ne connoi point, de tes eaux nourrissons.
Tairay-je la morue heureusement féconde,
Qui par tout cette mer, en toutes parts abonde.
Morue, si tu n'es pas de ces mets délicats
Dont les hommes friands assaisonnent leurs plats,
Je diray toutefois que de toy se sustente
Presque tout l'Univers. O que sera contente
Celle personne un jour, qui à sa porte aura
Ce qu'un monde, éloigné d'elle, recherchera!
Belle île, tu as donc à foison cette manne
Laquelle j'aime mieux que de la Taprobane
Les beautez, que l'on feint dignes des bien heureux
Qui vont buvant des Dieux le nectar savoureux.
Et pour montrer encore ta puissance suprême
La Balène t'honore et te vient elle-même
Saluer chaque jour, puis l'ebe la conduit
Dans le vague océan où elle a son déduit.
De ceci je rendray fidèle témoignage,
L'ayant veu maintes fois voisiner ce rivage
Et à l'anse nouer parmi ce port ici.

Avec le XVIIIe siècle d'ailleurs, rien n'est changé. Il serait facile de le démontrer à l'aide de nombreux documents. Sans trop s'étendre sur la question, il suffira d'en indiquer quelques-uns.

Le 24 mai 1713, le comte de Pontchartrain, ministre de la marine, écrivait aux officiers de l'Amirauté de Marennes, pour leur faire con-

naître la convention signée par les ambassadeurs du roi et ceux des États-Généraux de Hollande. Il y était dit que *l'entière liberté de la pêche* était stipulée dans le traité d'Utrecht, y compris celle de la morue et de la baleine ; ce qui implique que si une pêche pouvait être considérée comme exceptionnelle, c'était celle de la baleine et de la morue, et que tout autre était normale.

Dans le mémoire adressé le 14 novembre 1761, à Choiseul, pour protester contre l'abandon projeté du Canada, la Chambre de Commerce de La Rochelle affirme l'habitude de nos pêcheurs de pratiquer toute espèce de pêche.

« On l'a déjà dit, toutes les rivières, toutes les baies, tous les golfes du Canada abondent en poissons de toutes les espèces. Le plus avide pêcheur peut donner carrière à ses vastes désirs. Il remplira ses vaisseaux, des siècles entiers, de toutes les pêches qu'il voudra choisir, et la nature les lui reproduira avec la même prodigalité. Morues, sardines, harengs, marsouins, loups marins, vaches marines, baleines, cachalots, etc., tout se présente au dard ou à l'hameçon en si grande quantité que le pêcheur succombe presque dans des travaux si vifs et si rapides. »

Un autre exemple établira ce fait que la morue ne préoccupait pas seule les pêcheurs de Terre-Neuve.

Parmi les poissons recherchés des pêcheurs de la région, figurait en effet le Flétan, un des plus grands poissons de mer, et sans contredit le plus grand des poissons plats. Les Terre-Neuviers le pêchaient constamment et cela donnait lieu à un partage spécial entre les divers intéressés. Le règlement fait, le 20 avril 1729, pour les armements terre-neuviers des Sables-d'Olonne, décide que les flétans salés seront partagés par moitié ; qu'une moitié appartiendra aux propriétaires et armateurs, et l'autre moitié aux capitaine ou maître, matelots et mousses.

Près de cinquante années plus tard, en 1776, ces habitudes n'étaient pas changées. Mais les Sablais demandent alors que cet article du règlement de 1729 soit modifié, en se fondant sur ce que la présence des flétans dans les salaisons fait gâter la morue.

3° *La pêche.*

Le lecteur ne sera peut-être pas indifférent à la question de savoir comment la pêche se pratiquait aux siècles derniers. Il est possible d'en faire le détail grâce à des renseignements précis puisés soit dans les auteurs, soit dans des documents manuscrits.

La pêche se divisait en pêche de la morue verte, aussi appelée morue blanche, et pêche de

la morue séchée. La première se faisait sur plusieurs points, mais principalement sur le Grand banc.

C'étaient habituellement les marins des hâvres de Honfleur, Dieppe et autres petits ports de la Normandie, même ceux de Boulogne, de Calais, de la Bretagne, et aussi les marins d'Olonne et de tout le pays d'Aunis qui se livraient à cette pêche. Au XVIIe siècle les navires allant au Grand Banc atteignaient le chiffre de deux cents à deux cent cinquante. Le port des Sables-d'Olonne avait, certaines années, jusqu'à cent vaisseaux « embanqués ». Le produit de la pêche, au moins pour les trois quarts, était destiné à Paris, où la morue verte était particulièrement appréciée, surtout quand elle était fendue jusqu'à la queue.

Les navires rapportaient 30, 40 et jusqu'à 50 milliers de morues. Le minimum pour un navire de 100 tonneaux était de 20 à 25 milliers de morues ; il était monté en moyenne par 15 à 18 hommes y compris le capitaine.

Au départ de France, on chargeait pour six mois de victuailles, et la charge du navire de sel que l'on prenait à Brouage, en Oleron ou à l'Ile de Ré. Comme engins, on y mettait de huit à douze lignes pour chaque homme ; les lignes avaient 80 brasses de longueur et étaient grosses comme des tuyaux de plume ; avec cela beaucoup d'ains et d'hameçons, et 12 à 15

plombs de six livres pour chaque homme, puis des couteaux pour ouvrir la morue et l'habiller, c'est-à-dire la fendre jusqu'à la queue.

Arrivé sur le banc, on carguait les voiles et on laissait les bateaux aller à la dérive. Des hommes jetaient les lignes pendant que les autres dressaient des échaffauds au long du bord, avec des barils d'une contenance d'un demi-muid qui venaient à la hauteur de la ceinture. Dans chaque baril se mettait un marin avec un tablier qui allait depuis la gorge jusqu'aux genoux, le bas du tablier en dehors pour que l'eau ne rentre pas dans le baril.

Une pratique analogue a encore lieu en Islande, mais non sur le banc de Terre-Neuve.

Chaque pêcheur était muni de deux lignes. On ne pêchait qu'une morue à la fois, et pour que chacun pût connaître le nombre des poissons pris, les pêcheurs avaient un fer pointu où ils enfilaient la langue des morues ; un bon pêcheur prenait de 350 à 400 morues par jour, mais pas régulièrement.

On se servait, pour appât, de la boite, appelée aujourd'hui Boette, c'est-à-dire d'un morceau de hareng qui brille et attire le poisson, ainsi que de tripailles de morues grosses comme les deux poings, ou encore de coquillages que l'on prenait dans l'estomac des morues.

Parfois, la pêche se faisait en un mois ; mais

d'autres fois, il fallait jusqu'à cinq mois pour charger le navire.

Les bateaux ne jetaient jamais l'ancre, mais se contentaient de mettre un tapecul à l'arrière, et, la nuit, leur grande voile, tous du même côté, pour que la dérive fût la même pour tous.

Aux approches du carême, les Terre-neuviers retournaient parfois sans avoir fait une pêche complète, de façon à apporter à Paris de la *morue nouvelle* qui se vendait plus cher, mais alors ils retournaient à l'occasion à Terre-Neuve faire un second voyage.

Le profit de cette pêche n'était pas, pour ceux qui la pratiquaient, en proportion de leur peine, à cause des brumes et des froids. On considérait comme un gain normal, le fait pour chaque pêcheur d'avoir pour sa campagne de 35 à 40 écus.

Pour opérer le salage de la morue, une fois qu'elle était jetée sur le pont, les garçons l'habillaient et la passaient au saleur qui l'arrangeait dans la cale, tête à queue, dans des piles d'une brasse ou deux. Chaque couche était couverte de sel. Au bout de deux ou trois jours, quand elle avait jeté son eau, on la déplaçait, mais une seule fois.

La pêche du poisson sec, aussi appelé merluche, se pratiquait à terre. Les Basques étaient les plus habiles à cette pêche ; après eux, ceux de

La Rochelle et des îles voisines, et en troisième rang les Bordelais et les Bretons.

Tous les ans de 100 à 150 navires se livraient à cette pêche quand les matelots n'étaient pas retenus par le service du roi.

Bien qu'il fallut moitié moins de sel que pour le poisson vert, la dépense de l'armement était plus grande. Chaque navire avait besoin pour la sécherie de 50 hommes environ et de victuailles pour huit à neuf mois. Les armements faits à La Rochelle portent souvent cependant un nombre d'hommes inférieur à ce chiffre. Les victuailles se composaient généralement de quatre quintaux ou 400 livres pesant de biscuit et d'une pipe de vin pour chaque homme, de lard, de pois, de fèves, de morue, de hareng, de beurre, d'huile, de vinaigre et « autres petites commodités ».

Mais aussi les navires allant au poisson sec rapportaient jusqu'à 200 milliers de morues.

Le profit de chacun était à la part, pour les Basques. Les bourgeois du navire avaient deux ou trois cents parts. Le capitaine en avait « selon sa réputation » ; le reste était partagé entre le maître de grave, le pilote, les maîtres des chaloupes, les « arimiers ou bossoints », et les garçons. Si le navire apportait moins que la charge prévue, on diminuait la part de chacun au prorata. On voit, au XVIIe siècle, la part des Basques, dans cette pêche, varier de 20 à 100 livres de la monnaie d'alors.

Les Bordelais faisaient la pêche au tiers ; le capitaine, pour lui et pour l'équipage, prenait un tiers et donnait à chacun sa part, en taxant la sienne propre. Des deux autres tiers l'un était pour les avitailleurs, l'autre pour le corps du navire. Les garçons appartenaient au capitaine, et touchaient entre 3 et 6 écus pour leur voyage. Il y avait un garçon pour chaque chaloupe.

A La Rochelle, et dans les îles avoisinantes, les usages variaient un peu au XVIIe siècle. Habituellement la pêche se faisait au quart. Parfois, en plus du quart, les bourgeois du navire, tout en payant les victuailles, donnaient au capitaine 100 écus par chaloupe ; ces 100 écus servaient à donner des pots de vin à ceux qui montaient les chaloupes et qui étaient habituellement au nombre de cinq, dans chacune, y compris les garçons. Quelquefois, les pots de vin étaient remis directement avant le départ, et la plupart du temps, ils sont mentionnés dans les contrats sans que le chiffre en soit indiqué. Un autre système était en outre pratiqué à La Rochelle. L'avitailleur prélevait avant tout partage, de mille à douze ou treize cents morues, comme elles venaient, sans choisir, puis le reste était partagé par tiers ; l'avitailleur avait son tiers, les bourgeois du navire un autre, et le troisième était remis au maître et à l'équipage sauf à se le répartir entre eux.

Voici un contrat qui donne les clauses en usage, suivant qu'il s'agissait d'un déchargement en France ou à l'étranger.

Le 17 mars 1663, Paul Thévenin, sieur des Glairaux, un allié des Tallemant, propriétaire du *Saint-Louis*, du port de 180 tonneaux, de La Rochelle, arme pour Terre-Neuve. Le maître, André Arnault, de La Tremblade, reçoit le navire appareillé et avitaillé pour le conduire à la pêcherie du poisson sec, huiles, graisses et autres poissonneries à terre. La description des appareils et des victuailles forme malheureusement, à la fin du XVIe et au XVIIe siècles, un état distinct du contrat et n'y est pas annexé. L'équipage est composé de 45 hommes. Jean des Mortiers, de la Tremblade, est contre-maître. On indique quelques matelots comme étant également de la Tremblade. Le retour doit se faire à Castro en Biscaye pour prendre les ordres de Thévenin et de son commis, et aller ensuite à Bilbao, Saint-Sébastien, Bordeaux, Nantes ou La Rochelle. Si le navire vient en France, le produit de la pêche appartiendra, les trois quarts à Thévenin, un quart au maître et à l'équipage pour leurs loyers. Ces derniers auront, en plus, chacun, cinquante livres de « moullues » prises sur le total de la charge, comme elles viendront, sans choisir.

Si le navire vient à décharge à Bilbao ou à Saint-Sébastien, chacun aura droit aux parts

indiquées, mais le partage ne se pratique pas de la même manière. On pèsera tout d'abord deux ou trois pesées de la livraison lesquelles seront emballées et cachetées, pour être pesées à nouveau au poids du roi à La Rochelle, et le maître et son équipage toucheront, sur leur quart, dix sols par quintal en plus de ce qu'ils auraient touché à La Rochelle, à la condition toutefois de déduire les avances de 4 pour 0/0 qu'ils avaient reçues.

Thévenin aura droit comme toujours à la préférence pour l'achat du quart formant la part de l'équipage, et au prix offert. Le navire une fois déchargé devra être ramené à La Rochelle.

Il est formellement interdit au maître ou à l'équipage de faire la traite ou la troque des pelleteries ou autres choses avec les sauvages ou qui que ce soit.

Ceci dit, revenons à la description de la pêche du poisson sec.

Avant d'arriver à terre, les hommes commençaient à mettre les chaloupes en état. Ces chaloupes étaient du type rochelais. Voici leur description.

La chaloupe des Terre-neuviers, au type rochelais, du XVIIe siècle, n'a qu'un mât ; la drisse n'en partage pas la vergue également, elle est attachée en son tiers et n'a qu'un bras ou cordage au plus long bout de la vergue ; de

l'autre côté, le bout de la vergue est une fois plus gros que du côté du bras pour faire le contre-poids. Le bras servait pour hâler la voile lorsque le vent venait de l'arrière, et l'écoute qui était attachée au coin de la voile, de l'autre côté par en bas, servait à hâler la voile lorsque le vent venait de l'avant pour que la voile reçoive plus de vent ; pour obtenir ce résultat, on se servait aussi d'une perche avec laquelle on poussait la ralingue plus en avant pour que le vent donnât mieux dans la voile. Cette perche s'appelait baleston, ballestron ou valleston. Par ce moyen, s'il y avait du vent, la chaloupe était tellement couchée qu'elle embarquait de l'eau. Aussi en cette occurence, le maître de la chaloupe avait-t-il besoin de toute son adresse et devait-il toujours avoir son écoute à la main. Malgré cela, il s'en perdait souvent, et plus souvent au vent arrière, la chaloupe étant alors plus malaisée à gouverner et plus sujette à virer. Les chaloupes étaient en outre pourvues d'un grapin de fer leur servant d'ancre et attaché à un câble de 60 à 80 brasses.

Pour la pêche, chaque chaloupe était munie de six lignes, d'une douzaine d'ains ou hameçons et de deux barres de plomb pour faire des calles.

Les chaloupes n'étaient pas, à cette époque, apportées entières d'Europe. On les mettait par quartiers dans le navire, les unes avec la quille

entière, les autres coupées par moitié selon la place dont on disposait. On commençait quelquefois à les mettre en état en cours de voyage.

Les pêcheurs, principalement les Basques, étaient pourvus de bottes sans genouillères, d'une grande garde-robe de peau de mouton avec sa laine, le côté du cuir bien huilé, et descendant plus bas que la botte ; un justaucorps de même sorte avec un capuchon, et un tablier de même peau complétaient leur équipement.

Les Rochelais, les Bordelais et les marins des îles n'étaient pas toutefois si bien équipés, et avaient rarement des objets de rechange. Ils se contentaient de petits capots de drap, munis de capuchons, et qui leur venaient plus bas que la ceinture, d'un tablier de peau de mouton, de manches de cuir ou de toile goudronnées.

Quand plusieurs navires allaient ensemble, ce qui était le cas ordinaire, puisque l'on voit constamment des flottes de Terre-neuviers ancrées à La Pallice et Chef de-Bois et partir en même temps, tous ceux qui se trouvaient au même port, à leur arrivée à Terre-Neuve, se donnaient un chef qui prenait le titre d'amiral. Voici comment cette amirauté était créée. Lorsque les bateaux se trouvaient à huit, dix ou douze lieues de terre, ils mettaient chacun une chaloupe à l'eau avec leurs meilleurs hommes et luttaient de vitesse tant à la voile qu'aux avirons ; que l'eau embarque, peu importe, personne ne bouge

excepté celui qui jette l'eau. « Peu de monde, dit un chroniqueur, voudrait être de leur compagnie ; il n'y a point de galériens qui tirent si fort à la rame qu'eux ; l'on ne parle point de boire ny de manger de crainte de retarder. » Le premier arrivé acquiert le droit d'amiral pour son capitaine. L'avantage pour celui-ci est de choisir sa place tant pour son échaffaut que pour son navire, et il a même le droit de prendre à la côte les bois des échaffauts que la mer y aurait jetés depuis la dernière campagne. Ce droit de priorité donna lieu à des conflits et fut réglementé, notamment en 1640 et 1671, par le pouvoir royal, et aussi par l'ordonnance sur la marine de 1681 et d'autres dispositions du XVIIIe siècle. Rentrer dans le détail de cette réglementation, ce serait dépasser les bornes de cette étude.

Une fois à la côte, on dégarnit le navire et on établit le logement qui se compose d'une grande halle à deux étages, couverte d'une voile de navire. Les côtés sont fermés avec des branches de sapins. Les lits sont faits de cordages maillés comme une raquette avec une paillasse d'herbe sèche, et les couvertures que les marins ont pu apporter, quelques-uns ne se couvrant que de leurs capots. Les pêcheurs couchent deux par deux, mais placent une perche entre eux pour ne pas s'incommoder.

Le logement du capitaine se compose de

deux pièces, dont l'une fermée à clef, plus une cuisine couverte de gazon en guise de tuiles.

Le bois nécessaire était taillé dans les forêts voisines sous la conduite du chirurgien, mais il devenait de plus en plus rare, et dès le milieu du XVIIe siècle, il fallait aller le chercher à cinq ou six lieues.

Puis l'on construisait les échaffauts appelés aujourd'hui, « chaffauds », par un retour à la vieille forme du moyen-âge, constructions en forme de triangle, la pointe à la mer, le côté de la terre plus élevé, « comme un théâtre de comédie », pour la sécherie du poisson. Ces constructions étaient couvertes d'une voile tendue, et munies à l'intérieur d'une table nommée établi, et d'une partie réservée au sel, appelée la saline. Les Basques avaient en outre l'habitude de construire une sorte de met comme celle des pressoirs où l'on foule la vendange, hors de l'échaffaut, pour y fondre les foies au soleil et en tirer l'huile. Les autres pêcheurs se contentaient pour cela d'une chaloupe bien calfatée. Ces vaisseaux étaient appelés charniers, par les pêcheurs, sauf par les Bretons qui leur donnaient le nom de treuils.

En outre de cela, il y avait les « galaires », espèces de petits échaffauts pour apprêter la morue, les boyars ou civières à bras, les clayes pour recevoir la morue, des timbres

en planches pour le même usage, des brouettes etc., etc.

De son côté, le chirurgien faisait construire les vignaux ou vigneaux pour le séchage des morues. Il fallait de 30 à 50 vignaux pour un vaisseau, sur un espace de 50 à 100 pas de longueur.

Une fois tout disposé, le pêcheur appelé « bossoint », faisait ses provisions : il remplissait de biscuit un corbillon, sorte de boîte semblable à celles dans lesquelles on expédiait les pruneaux de Tours, mais une fois plus grande. Il remplissait aussi un baril de vin étendu d'eau ; d'une barrique, on en faisait quatre ou cinq. Les chaloupes allaient préférablement à la voile, au pis aller « à la nage », car les marins étaient d'avis « qu'il n'y a que les galériens qui vont à la rame. » Chaque pêcheur choisissait son lieu de pêche, sur les battures qui lui convenaient, et quand il ne trouvait pas de poisson, changeait le lieu de pêche, ce qui s'appelait « faire dégrat. » Il y avait des navires où il se pêchait jusqu'à 30 milliers de poisson par jour. Au retour, les garçons du bord étaient chargés de laver les tabliers, les manches et autres vêtements, sous peine d'être fouettés.

Les pêcheurs n'étaient pas toujours faciles à mener ; souvent au lieu d'aller à la mer, ils préféraient « courir le marigot », c'est à dire se

cacher dans les anses pour ne pas travailler. Ce n'était pas toutefois l'habitude des Basques, probablement parcequ'ils étaient doués de plus d'énergie que les autres, mais aussi parcequ'ils étaient mieux vêtus et souffraient moins de la rudesse du climat. Aussi les Basques faisaient-ils souvent de meilleure pêche, et pour cela étaient-ils traités de sorciers et étaient-ils pris en haine par les autres pêcheurs. On les accusait de faire « jouer la barette, qui est une toque qu'ils portent sur la tête et qu'ils font tourner quand ils sont en colère. »

En ce qui concerne la nourriture, elle était réglée ainsi. Le capitaine usait des provisions apportées sur le navire, des volailles qu'il y avait mises, des fruits et légumes qu'il faisait venir autour du campement ou du gibier qui foisonnait dans ces régions.

La nourriture des hommes se composait, le soir, de morue bouillie ou de petites morues grasses mises à la broche, de maquereaux, de pois et de fèves bouillis. Les matelots mangeaient par sept à chaque plat. Les garçons n'avaient que les restes. Le dimanche qui était un jour de repos, sauf aux pêcheurs à employer ce jour pour laver leur linge, on servait du lard bouilli avec des fèves et des pois. Ce jour de repos, bien gagné cependant par les rudes labeurs de la semaine dans un climat très dur, n'existe plus, parait-il, aujourd'hui, à

Terre-Neuve, malgré les progrès de la civilisation.

Le dimanche, on donnait du vin aux deux repas. Pendant le cours du voyage, on servait du vin pur trois fois la semaine, le reste du temps du breuvage, c'est-à-dire, du vin allongé d'eau. Il y avait toutefois des pêcheurs qui préféraient boire du vin pur à l'aller, sauf à n'avoir que de l'eau au retour. Quant à l'eau-de-vie, elle se bornait à celle que chaque homme avait apportée dans son coffre.

Le pouvoir royal, soucieux de la vie de ses sujets, et pour éviter des abus fréquents, avait d'ailleurs été contraint de réglementer la question des vivres que les navires emportaient.

Le règlement fait par les Sables d'Olonne, le 20 avril 1729, stipulait notamment que les bateaux armant pour le grand banc devaient avoir cinq mois de vivres, sur la base de 200 livres de biscuit et une barrique et quart de vin tiré au fin pour chaque homme, à peine de 300 livres d'amende, dont un quart serait acquis au dénonciateur. Et pour éviter que, pour un plus grand profit, le maître du navire ne cherchât à prolonger la pêche outre mesure, le même règlement indiquait la quantité de vivres qui devait rester sur le navire à compter du jour où le retour s'effectuerait.

Aujourd'hui les navires se contentent d'emporter, au lieu de vin, dans des barriques en

bois, de l'eau que l'on renouvelle une fois ou deux en cours de voyage.

En dehors de la pêche de la morue verte et de la morue sèche pratiquée par les équipages des navires français, Pierre Denys tenta de créer une pêche sédentaire. Il y voyait un double avantage, se procurer un profit tout en colonisant les terres neuves. Voici le titre qu'il obtenait, à la date du 2 novembre 1676, de l'intendant du Canada.

« Jacques Duchesneau, chevalier, seigneur de La Doussinière et d'Ambrault, conseiller du Roy en ses conseils d'Estat et privé, intendant de la justice, police et finances en Canada, isle de Terre-Neuve, Acadie et autres pays de la France septentrionale.

En procédant à la confection du papier terrier de La Nouvelle-France, en conséquence de l'arrest du Conseil d'estat de Sa Majesté, tenu au camp de Latin, dans la compté de Namur, le quatriesme juin mil six cent soixante et quinze, et nostre ordonnance rendue sur iceluy le neufiesme febvrier dernier,

Sont comparus, par devant nous, Pierre Denis, escuier, sieur de La Ronde, et maistre Charles Bazire, receveur général des droits du Roy sur ce pays, tant en son nom que comme associé et faisant pour Charles Aubert, sieur de La Chesnaye : lesquels nous ont remonstré qu'ayant formé entre eux une compagnie, et

entrepris de faire la pesche des mornes, marsouins et tout autre espèce de poisson que la mer produit, ils se retirèrent par devers Monsieur Talon, lors intendant de ce pays, pour qu'il leur accordast une estendue de terre suffisante pour défricher et mettre en culture pour faire subsister plusieurs sujets de Sa Majesté, capables, avec eux, de faire une pesche sédentaire considérable, pour suivre l'intention de Sa Majesté; lequel leur accorda, sous le nom du sieur Denis, une lieüe de terre à prendre de l'isle Percée, sur le bord de la mer, tirant vers le passage du Canceau et autant de proffondeur dans les terres, et depuis lad. isle du costé de la mer de Gaspé, les terres qui se trouvent entre les deux, la baye des Mornes et l'ance de Saint-Pierre comprises, jusques à demye lieue entrant dans la mer de Gaspé, aux droits de pesche et de chasse, mesme le droit de traitter avec les sauvages à l'exclusion des pescheurs ambulans, en considération de son établissement fixe et arresté; comme aussy le droit d'amiral sur tous les vaisseaux qui pourront venir mouiller l'ancre à la veüe de l'isle Percée et dans son voisinage pour y faire pesche; à la charge toutefois que led. sieur Denis souffrira qu'aprez avoir pris la place qui lui sera nécessaire pour sa pescherie, les pescheurs francais et sujets de Sa Majesté occupent toutes les graves restantes pour y faire sécher leur poisson

sans les troubler ni inquiéter en quelque manière que ce soit, jusques à ce qu'il puisse seul, par ses propres forces, ou celles de sa société, occuper utilement tout le terrain qui luy est concédé ; et que si la Compagnie qui a été ci-devant proposée pour les pesches sédentaires, est formée ou se formast cy après, elle pourroit de droit rentrer dans cette concession, en remboursant les frais utilement faits par ledit sieur Denis, qui seraient estimés par personnes à cet effet choisies de main commune et par provision, en attendant que le Roy en eust été plus amplement informé ; ainsy que le tout est plus au long porté par le titre de mond. sieur Talon, du vingtième juillet mil six cent soixante et douze, qui nous a esté représenté ; requérans lesdits sieurs Denis et Bazire, audit nom, attendu qu'ilz ont desjà ci-devant fait de grandes despenses sur lesdits lieux, tant en culture de terre que bastimens, et qu'il leur en faut faire encores de plus grandes pour la continuation de l'establissement d'une pesche sédentaire, ce qu'ilz ne peuvent faire s'ilz ne sont entièrement asseurez de la possession d'iceux, qu'il nous plaise lever la provision portée par ledit titre, ce faisant, leur donner, accorder et concéder lesdits lieux, pour, par eux, en posséder et en jouir en commun au désir de leur dite société pendant qu'elle subsistera ; et, en cas de rupture d'icelle, séparément, sçavoir ledit sieur Denis

des trois huictiemes du total, et lesdits sieurs de La Chesnaye et Bazire pour cinq huictièmes, en tous droits de seigneurie, haulte, moyenne et basse justice, à la charge seulement de la foy et hommage qu'ilz seront tenus de porter au chasteau de Saint-Louis de Québec, duquel ils relèveront, et que les appellations des juges qu'ilz établiront sur chascun leur part desdits lieux, ressortiront nuement au conseil et cour souveraine establie en cette ville de Québec ; avec lesdits droits de pesche, chasse et traitte avec les sauvages à l'exclusion de tous autres, et d'amiral esdits lieux, ainsy qu'il est cy-dessus exprimé. Veu ledit titre de M. Talon, susdatté, nous, suyvant les ordres du Roy portés par la lettre de Monseigneur de Colbert, avons, sous le bon plaisir de Sa Majesté, accordé et concédé, et, par ces présentes, donnons, accordons et concédons auxdits sieurs Denis, de La Chesnaye et Bazire, lesdits lieux cy-dessus désignez et déclarez, pour, par eux, leurs hoirs et ayant cause, jouir en commun, tant que leur société subsistera, et après la dissolution d'icelle, séparément, sçavoir, ledit sieur Denis, ses hoirs et ayant cause, des trois huictièmes du total desdits lieux, et lesdits sieurs de La Chesnaye et Bazire, leurs hoirs et ayant cause, des autres cinq huictièmes, en tous droits de seigneurie, avec haute, moyenne et basse justice, droit de chasse et de pesche, de traitte avec les

sauvages, à l'exclusion de tous autres, comme aussy le droit d'amiral, et que les appellations des juges qui y seront establis par eux ou chacun d'eux ressortiront.

A la charge de continuer à travailler au défrichement des terres desdits lieux et l'establissement de la pesche sedentaire, comme aussy qu'ilz souffriront, après avoir pris les graves qui leur suffiront et seront nécessaires pour faire leur sécherie de poisson, que les pescheurs françois et sujets de Sa Majesté occupent les autres graves restantes pour y faire sécher leur poisson, sans les troubler ny inquiéter en quelque manière que ce soit, jusques à ce que seuls ils puissent, par leurs propres forces, occuper utilement tout le terrain qui leur est accordé. Dont acte. Et ont signé à la minute des présentes, que nous avons signées de nostre main, et, après, fait apposer le cachet de nos armes et contresigner par nostre secrétaire. A Québec, en nostre hostel, le deuxiesme jour de novembre 1676. Signé : Duchesneau, avec un cachet de cire rouge à costé. Et plus bas ; par Monseigneur : Becquet.

Collationné sur l'original rendu à l'instant par moy, notaire royal à Québec, soubzsigné, le douziesme de novembre 1686. Duquet ou Duguest (1). »

---

(1) Original sur papier aux archives de M. de Bonaventure, d'Aytré.

Les premiers essais de cette pêche sédentaire furent faits au Cap de Sable, par un sieur Rivedou qui s'était embarqué à La Rochelle, avec sa femme et un certain nombre de pêcheurs, et s'approvisionna principalement de mornes et de loups marins. A deux reprises différentes, Rivedou expédia en France le produit de sa pêche, mais en tira un si petit profit qu'il y renonça. Le sieur de la Giraudière s'embarqua ensuite à Nantes et vint s'établir à Ste-Marie dans le même but, mais ne réussit pas davantage, tout en ayant par ses violences contribué à la ruine des établissements de Denys. Ce fut ensuite le tour du sieur Doublet, originaire de Normandie qui forma une Compagnie, obtint pour elle la concession des îles de La Magdeleine et arriva avec deux vaisseaux montés de Basques et de Normands. Cette concession venait à l'encontre du privilège déjà accordé à Denys. Mais celui-ci laissa faire, et il ne fallut pas deux ans pour que la Compagnie renonçât à son entreprise.

En ce qui concerne Denys, ses bonnes intentions ne donnèrent pas un plus grand profit. C'est au Port Rossignol qu'il tenta son premier essai. Il avait fait une Compagnie avec le commandeur de Razilly, qui demeurait alors à La Haive, et un marchand d'Auray en Bretagne. La pêche lui réussit tout d'abord, et il envoya en Bretagne la cargaison d'un navire. Puis il

acheta *la Catherine*, navire du roi, de 200 tonneaux, en donna le commandement à son frère Denys de Vitray, qui envoya à Porto en Portugal le produit d'une bonne pêche dont le prix fut payé à La Rochelle. Mais à ce moment, la guerre fut déclarée, et Vitray contraint de vendre son navire pour en empêcher la saisie, perdit tout, le navire et son prix. De Vitray fut même emprisonné pendant quelque temps.

C'était à Chedabouctou que Denys avait établi ses magasins, construits par cent vingt hommes qui travaillaient en même temps à la culture et à l'ensemencement des terres. C'est là que La Giraudière vint l'attaquer et l'obligea à se retirer au Fort Saint-Pierre en l'île du Cap-Breton.

Toutes ces mésaventures portèrent un tel préjudice à Denys qu'il ne lui fut pas possible de continuer son intéressante entreprise et qu'il ne put se remettre sur pied.

En résumé, qu'il s'agisse de la pêche temporaire ou de la pêche sédentaire, que l'on se reporte au XVIIIe, au XVIIe ou au XVIe siècle, ce qui domine, c'est l'entière liberté de la pêche de tous les habitants de la mer quels qu'ils soient, du cétacé au mollusque, et la pratique non moins entière de cette liberté par les Français.

CONCLUSION

La France, pendant deux siècles et plus, fut donc la souveraine maîtresse de Terre-Neuve, et y exerça la pêche, ainsi que dans les autres parties de la Nouvelle-France, quand et comment il lui semblait bon. A vrai dire, il y avait dans l'exercice de ces droits des conflits fâcheux. C'était la lutte des intérêts privés ; c'était la prétention d'armateurs français, des Rochelais notamment, de réagir, au nom de ce qu'ils croyaient être l'intérêt général, contre les privilèges donnés par le roi soit à des particuliers, soit à de grandes Compagnies. Les Rochelais avaient fait tant de sacrifices pour la conquête de la Nouvelle-France, qu'ils étaient bien excusables de vouloir en tirer quelque profit. Quelque fût le bien fondé des droits des uns ou des autres, c'était affaire entre Français, et les étrangers n'avaient rien à y prétendre. Ceux-ci en profitaient toutefois, et les Anglais principalement, pour se substituer à nos compatriotes partout où ils se trouvaient, même

par la violence, et fût-ce même en temps de paix, à l'encontre de toutes les notions du droit des gens. Mais ces entreprises ne constituaient aucun droit contre la France ; et quand elles n'étaient pas réprimées par une légitime résistance ou par l'intervention des souverains étrangers, qui, à l'occasion, eurent la loyauté d'infliger des blâmes à leurs sujets, les occupations qui en résultaient, ne pouvaient consister qu'en de simples tolérances.

Il en était ainsi pour Terre-Neuve dans les années qui précédèrent le traité d'Utrecht. Cette île était à La France. Il n'y avait point de sauvages sédentaires. Ceux qu'on y voyait parfois étaient des Esquimaux qui venaient, à travers le détroit de Belle-Isle, avec de grandes chaloupes, pour surprendre les équipages des vaisseaux pêcheurs. La mise en culture de la terre n'avait jamais été tentée sérieusement, car, à cette époque, un homme y gagnait plus à pêcher les morues durant l'été que dix autres à travailler la terre.

Les Anglais seuls s'étaient permis de fonder plusieurs ports sur la côte orientale ; mais sentant bien l'illégitimité de leur établissement, ils s'y tenaient sur la défensive, et avaient soin de fortifier leurs habitations.

Quant à la côte méridionale, elle était occupée par la pêche française, et on y trouvait notamment ce poste de Plaisance qui était le plus

utile et le plus avantageux de toute l'Amérique septentrionale.

C'était dans toute cette partie de l'île que s'exerçait plus spécialement encore cette pêcherie à laquelle nulle entrave ne pouvait être apportée, ni quant à la forme, ni quant à la nature du poisson, puisque dans les ordonnances ou les statuts les plus restrictifs des compagnies, la pêche y est toujours déclarée absolument libre.

Telle est la situation incontestable dans laquelle la pêcherie de Terre-Neuve se trouvait au moment du traité d'Utrecht.

Ce traité changea-t-il quelque chose aux droits des Français et aux usages constants de la partie de l'île qui leur fut concédée? Nous avons indiqué en commençant cette étude qu'il n'en fut rien. Tel est l'avis donné avec une grande force et une compétence indiscutable par M. Paul Fauchille dans la *Revue des Deux-Mondes* du 15 février 1899. « Le traité, par ses termes mêmes, y est-il dit, a en réalité conféré, aux Français, deux droits distincts : le droit de pêcher, puis le droit de sécher le poisson sur la côte. C'est la conclusion qui ressort vraiment du texte latin du traité, qui en est le texte original ; on y lit, en effet, ce qui suit : « *Subditis Gallicis piscaturam exercere et pisces in terra exsiccare permissum erit.* » Ainsi le droit de pêche est reconnu aux Français de la manière la plus

générale, sans aucune restriction ; ils peuvent s'emparer de tous les poissons quelle que soit leur espèce, qu'ils soient susceptibles ou non d'un séchage sur la terre. Le traité de 1763 qui se réfère au traité d'Utrecht, dit de même que les sujets de la France auront la liberté de la pêche *et* de la sécherie, et le traité de 1783 parle aussi du droit de pêche sans y apporter la moindre limitation. La déclaration du 3 septembre 1783 est plus formelle encore ; car elle n'oblige pas seulement les sujets britanniques à respecter la *pêche* des Français, elle les contraint à ne point les gêner dans *leurs pêches* (au pluriel) : n'était-ce pas autoriser nos compatriotes à exercer toutes les pêches possibles dans les eaux de Terre-Neuve ? S'il en était ainsi, si certaines pêches devaient être permises aux Terre-neuviens ou aux Anglais, comprendrait-on d'ailleurs ces expressions de la loi de Georges III, de 1788, — reproduites dans toutes les lois britanniques postérieures, jusque dans le bill d'exécution de 1891, — qui ordonnent au gouvernement et aux officiers de Terre-Neuve « d'écarter ou faire écarter tous vaisseaux, navires ou bateaux, appartenant aux sujets de Sa Majesté (Britannique) trouvés dans les limites entre le cap Saint-Jean et le cap Raye » ; puisque ni les Anglais ni les Terre-Neuviens ne peuvent avoir de bâtiments de pêche dans les eaux terre-neuviennes, c'est

vraisemblablement qu'ils n'ont le droit de s'y livrer à aucune sorte de pêche. »

« Reste la question de savoir si les Français peuvent posséder sur la côte des hangards où ils feront bouillir le homard et le mettront en boite. Il faudrait avoir l'esprit bien subtil pour exclure la construction des « chauffauds, cabanes et sécheries » s'ils ne visent pas exclusivement la préparation des morues dont le nom ne figure même pas dans le texte des traités. Dans tous les cas, cela n'empêcherait pas les Français, après avoir pêché toute sorte de poisson, d'aller les préparer sur les terres françaises voisines. Et en tout cas, les Anglais ne pourraient, en vertu des traités, se livrer à la pêche de ces crustacés : « Le homard serait donc comme un animal privilégié qui pourrait, en toute liberté, se livrer à ses ébats dans les eaux de Terre-Neuve ! »

A vrai dire, l'Angleterre elle-même n'a jamais cherché à restreindre nos droits. Les difficultés qui ont surgi, sont venues des Terre-Neuviens le jour où ceux-ci ont été dotés du self-gouvernement. Ceux-ci ont pris à tâche de rendre la situation des Français intolérable. En 1889, ils avaient cherché tout d'abord à nous priver des appâts nécessaires à la pêche, puis ils soulevèrent la question des homarderies. Malgré ces tracasseries et quoi qu'on fasse, sur le terrain des principes, des droits acquis et des traités, il

reste absolument certain que la France a un droit exclusif sur la côte de Terre-Neuve du cap Saint-Jean au cap Raye, pour y exercer la pêcherie quelle qu'elle soit et y préparer à terre le produit de sa pêche.

Est-ce à dire que la question soit sans intérêt, d'aucuns prétendant que la marine se désintéresse de Terre-Neuve ?

Dans un remarquable article de la *Revue politique et parlementaire*, du 15 Avril dernier, l'auteur qui signe « un diplomate », démontre absolument le contraire. Il s'autorise de raisons fondamentales et s'appuie notamment sur un témoin qui ne peut être suspect, M. Walter R. Hearn, consul d'Angleterre, à Bordeaux. Celui-ci, dans un rapport adressé à son gouvernement et plus spécial à Bordeaux qu'aux autres ports, constate que le nombre des bateaux francais employés à Terre-Neuve est de 199 de 250 à 300 tonneaux chacun. Ces navires sont montés par 13.000 hommes d'équipage environ qui forment pour la marine francaise une excellente réserve qu'il serait impossible de se procurer ailleurs. La seule importation de la morne à Bordeaux qui n'était que de 13.000 tonnes en 1875, s'est élevée en 1897 à plus de 35.000 tonnes provenant de Terre-Neuve.

La pêche de Terre-Neuve est donc pour la France une industrie considérable et grandissante qu'il faut défendre et protéger.

Le lecteur jugera sans doute comme nous qu'il n'était pas inopportun de tirer de l'histoire de La Rochelle la démonstration de nos droits et de leur pratique constante dans le passé, à l'encontre des prétentions du gouvernement terre neuvien.

FIN.

Typ. Girault, Masson et Cie, La Rochelle

